



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA STAVEBNÍ
FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

ÚSTAV ARCHITEKTURY
INSTITUTE OF ARCHITECTURE

ŘEKA MORAVA A JEJÍ VLIV NA VÝVOJ
MĚSTA UHERSKÉ HRADIŠTĚ
THE MORAVA RIVER AND ITS INFLUENCE ON THE DEVELOPMENT OF THE
TOWN OF UHERSKÉ HRADIŠTĚ

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE
BACHELOR'S THESIS

AUTOR PRÁCE
AUTHOR

Kateřina Hlaváčková

VEDOUCÍ PRÁCE
SUPERVISOR

Ing. arch. TOMÁŠ PAVLOVSKÝ, Ph.D.

BRNO 2021



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ FAKULTA STAVEBNÍ

Studijní program	B3656 Městské inženýrství
Typ studijního programu	Bakalářský studijní program
Studijní obor	3647R025 Městské inženýrství
Pracoviště	Ústav architektury

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Student	Kateřina Hlaváčková
Název	Řeka Morava a její vliv na vývoj města Uherské Hradiště
Vedoucí práce	Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.
Datum zadání	30. 11. 2020
Datum odevzdání	28. 5. 2021

V Brně dne 30. 11. 2020

doc. Ing. arch. Juraj Dulenčín, Ph.D.
Vedoucí ústavu

prof. Ing. Miroslav Bajer, CSc.
Děkan Fakulty stavební VUT

PODKLADY A LITERATURA

platný územní plán Uherského Hradiště

polohopis a výškopis města Uherského Hradiště

Hon, Milan: Vývoj koncepce kompaktního bydlení. [s.l.] : Nakladatelství ČVUT, 2007. 26 s. ISBN 978-80-01-03742

Holl, Steven. Paralaxa.

Zadrazilová, Miroslava: Intenzivní městské struktury, pojednání k disertační práci, 2010

Neufert Ernst: „Navrhování staveb“, Consultinvest Praha 2000

Související vyhlášky, technické normy a hygienické předpisy

D. E. Andersson, S. Moroni: Cities and Private Planning: Property Rights, Entrepreneurship and Transaction Costs

J. Jacobs: The Economy of Cities + The Death and Life of Great American Cities

A. Anas: The Costs and Benefits of Fragmented Metropolitan Governance and the New Regionalist Policies

E. R. Alexander: Why Planning Vs. Markets Is An Oxymoron: Asking The Right Question

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ

Úvod

Stručný úvod do problematiky

Teoretická část

V teoretické části proveďte rešerše doporučené literatury a vypracujte podklady pro metodiku pro řešení bakalářské práce.

Cíl práce

Metodika řešení

Závěr

V závěru proveďte krátké shrnutí a jasně a přehledně deklarujte výsledky práce. Zhodnoťte jejich význam pro teorii a praxi.

STRUKTURA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

VŠKP vypracujte a rozčleňte podle dále uvedené struktury:

1. Textová část závěrečné práce zpracovaná podle platné Směrnice VUT "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací" a platné Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na FAST VUT" (povinná součást závěrečné práce).
2. Přílohy textové části závěrečné práce zpracované podle platné Směrnice VUT "Úprava, odevzdávání, a zveřejňování závěrečných prací" a platné Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na FAST VUT" (nepovinná součást závěrečné práce v případě, že přílohy nejsou součástí textové části závěrečné práce, ale textovou část doplňují).

Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.
Vedoucí bakalářské práce

ABSTRAKT

Bakalářská práce mapuje vývoj řeky Moravy a vznik a vývoj města Uherského Hradiště. Dále se věnuje regulaci řeky a zástavbě částí města, které po regulaci vznikly. Jsou zde také popsány záplavy na řece Moravě a Olšavě a rovněž povodeň roku 1997, která zasáhla Uherské Hradiště. S tím souvisí následný popis protipovodňových opatření. V poslední kapitole je navrženo, jak lze řeku s městem spojit v dnešní době.

KLÍČOVÁ SLOVA

Řeka Morava, Uherské Hradiště, regulace řeky, zástavba, záplavy, protipovodňová opatření, nábreží, vodní tok, úprava toků, řeka Olšava, slepá ramena, Povodí Moravy, Střední Morava, Baťův kanál, využití řeky, povodeň 1997, výstavba sídlišť

ABSTRACT

This bachelor's thesis maps the development of the Morava river and the origin and development of the town of Uherské Hradiště. It also deals with the regulation of the river and the development of parts of the city that arose after the regulation. There are also described floods on the Morava river and Olšava and then also the flood of 1997, which hit Uherské Hradiště. Related to this is the subsequent description of flood control measures. The last chapter suggests how the river can be connected with the city today.

KEYWORDS

The Morava river, Uherské Hradiště, river regulation, development, flood, flood protection measures, waterfront, watercourse, adjustment of flows, the Olšava river, blind stream branch, Povodí Moravy, Střední Morava, Baťův kanál, use of the river, flood 1997, construction of housing estates

BIBLIOGRAFICKÁ CITACE

Kateřina Hlaváčková *Řeka Morava a její vliv na vývoj města Uherské Hradiště*. Brno, 2021. 80 s., 15 s. příl. Bakalářská práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav architektury. Vedoucí práce Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.

PROHLÁŠENÍ O SHODĚ LISTINNÉ A ELEKTRONICKÉ FORMY ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že elektronická forma odevzdané bakalářské práce s názvem *Řeka Morava a její vliv na vývoj města Uherské Hradiště* je shodná s odevzdanou listinnou formou.

V Brně dne 26. 5. 2021

Kateřina Hlaváčková
autor práce

PROHLÁŠENÍ O PŮVODNOSTI ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci s názvem *Řeka Morava a její vliv na vývoj města Uherské Hradiště* zpracoval(a) samostatně a že jsem uvedl(a) všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 26. 5. 2021

Kateřina Hlaváčková
autor práce

PODĚKOVÁNÍ

Děkuji svému vedoucímu práce, panu Ing. arch. Tomáši Pavlovskému, Ph.D., za odborné vedení, cenné připomínky, trpělivost a čas při vypracování této práce. Děkuji také panu Ing. arch. Aleši Holému, panu Čestmíru Daňhelovi a paní Martě Doležalové, za poskytnutí potřebných informací a materiálů k bakalářské práci. V neposlední řadě děkuji své rodině a přátelům za podporu a pomoc při vypracování mé bakalářské práce a také během studia na vysoké škole.

OBSAH

ÚVOD	11
1 MĚSTO A ŘEKA.....	12
2 VEŘEJNÝ PROSTOR	16
2.1 Definice veřejného prostoru v legislativě	18
3 UHERSKÉ HRADIŠTĚ	21
3.1 Stručný historický vývoj města.....	22
4 ŘEKA MORAVA	25
4.1 Historický vývoj řeky Moravy.....	25
4.2 Vliv řeky Moravy na vývoj Uherského Hradiště	33
4.3 Regulace řeky Moravy ve 20. století	38
4.3.1 Uherské Hradiště – Kostelany	38
4.3.2 Kunovský les	39
4.3.3 Městská trať	40
4.3.4 Jarošov – Uherské Hradiště	40
4.4 Řeka Olšava.....	41
4.5 Řeka Bečva	41
4.6 Řeka Dyje.....	41
4.7 Baťův kanál	42
4.8 Chráněné krajiny	45
4.8.1 Kněžpolský les.....	46
4.8.2 Čerták	46
4.8.3 Na letišti.....	47
4.9 Povodí Moravy a závod Střední Morava	47
5 POVODNĚ V UHERSKÉM HRADIŠTI NA ŘECE MORAVĚ A OLŠAVĚ	49
5.1 Povodeň 1997	51
5.1.1 Postupnost zaplavení v městě a okolí	53

5.2	Protipovodňová opatření	53
5.2.1	Ochranné hráze	54
5.2.2	Nádrže	55
5.2.3	Poldry.....	55
5.2.4	Jezy	56
6	NÁVRHY NA VYUŽITÍ ŘEKY A NÁBŘEŽÍ	57
6.1	Projekty jiných evropských měst	57
6.1.1	Lipsko, Německo	57
6.1.2	Hamburk, Německo	58
6.1.3	Lublaň, Slovinsko	59
6.1.4	Hranice na Moravě, Česká republika.....	60
6.1.5	Bojkovice, Česká republika	61
6.2	Vymezení území v Uherském Hradišti	63
6.3	Návrh	64
6.3.1	Propojení břehů.....	66
6.3.2	Zpřístupnění budov	66
6.3.3	Propojení města s řekou.....	66
6.3.4	Cesty k hladině řeky	67
6.3.5	Cyklostezka	67
6.3.6	Park.....	67
6.3.7	Sedací schody a náplavka	68
6.3.8	Dostatečný mobiliář	68
	ZÁVĚR.....	69
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	71
	SEZNAM OBRÁZKŮ	75
	SEZNAM POUŽITÝCH POJMŮ.....	76
	SEZNAM UVEDENÝCH VODNÍCH TOKŮ, MOSTŮ A NÁMĚSTÍ	78
	SEZNAM PŘÍLOH	79

„Řeka Morava ubíhá zde tokem hadovitým, vlníc se jako stříbrný proužek mezi rozkošnými lučinami. Po obou březích řeky střídají se rychle listnaté lesy s rozsáhlými sady a bohatými vinicemi a malebnými dědinami.

V místě, kde řeka Morava jednu z největších oklik činí a údolí daleko na východ od prvotního směru svého se otvírá a v krásnou přechází rovinu, leží královské město Uherské Hradiště. Hradiště, rozkládajíc se po levém břehu řeky na šíř po rovině, kterouž přetrhovati se zdá.“

Jan Erasmus Vítěšek, 1879

ÚVOD

Bakalářská práce se snaží o ucelený popis postupného splynutí řeky Moravy a města Uherského Hradiště, protože spolu souvisejí už od nepaměti.

V začátku práce je mapován vývoj Uherského Hradiště a řeky Moravy. Dále je zaměřena na regulaci řeky Moravy a zástavbu částí města, které po regulaci vznikly.

Následně jsou popsány další vodní toky související s tokem a okolím řeky Moravy jako jsou například Olšava, Bečva nebo Baťův kanál. Práce se věnuje také chráněným krajinám v okolí Uherského Hradiště.

Kapitola 4.9. se zabývá popisem podniku Povodí Moravy konkrétně závodem Střední Morava, který má na starost správu povodí toku na území Zlínského a Jihomoravského kraje, tudíž i v okolí Uherského Hradiště.

Další kapitola popisuje záplavy řeky Moravy, ale také řeky Olšavy, která zasáhla nejen Kunovice, ale i Uherské Hradiště. Samostatné podkapitoly jsou věnovány rozsáhlé povodni z roku 1997 a protipovodňovým opatřením.

V závěrečné kapitole jsou navržena možná spojení města s řekou. Jsou zde uvedeny příklady možných řešení i z jiných evropských měst.

Cílem této bakalářské práce je zmapování řeky Moravy v průběhu let, následná regulace a s tím související zástavba města Uherského Hradiště. Dále zmapování povodní v Uherském Hradišti a protipovodňových opatření a následný návrh využití řeky Moravy v současné době.

1 MĚSTO A ŘEKA

Steven Holl ve své knize *Paralaxa* z roku 2003 píše, že ve 21. století bude zapotřebí zabývat se vizí města z pohledu krajiny. Prioritou by se měly stát právě nové městské prostory – velká města koexistující s chráněnou přírodou. Voda se stává stále vzácnější a cennější. Vývoj osídlení ovlivňují omezené zdroje pitné vody. A právě tady vzniká naděje na soužití městského života a městských forem. [1]

V mnoha městech je řeka nedílnou součástí města a ovlivňuje také jeho zakládání a rozvoj. Prostory říční nivy byly využívány k situování centrálních městských funkcí, ale také k urbanistickým funkcím. [2]

Před několika tisíci lety člověk přešel na usedlý, zemědělský způsob života. Důležitým místem při usazování byly vodní toky. V okolí řek vznikaly první civilizace, jako jsou Sumerská a Egypťská, založeny právě na deltách řek, v okolí tzv. úrodného půlměsíce. Oblast se nacházela kolem úrodných půd řek Eufrat a Tigris a kolem Nilu. Řeky dávaly lidem zdroj obživy, skýtaly dostatek potravy, umožňovaly závlahy zemědělských ploch a sloužily jako obrana sídel. [3]

Etruskové, sídlící na severu Itálie přistupovali k vodním tokům inženýrsky. Odvodňovali velké území a budovali kanalizace. Tyto znalosti přebírají Římané, kteří odvodňují říční nivy na území dnešního Říma, vytvářejí kanalizace, známá jako Cloaca Maxima nebo budují dlouhé vodní kanály doplněné o akvadukty. Společně s kulturou tyto znalosti upadají. [3]

Keltové žili na našem území na přelomu 5. a 4. století př. n. l. a sdružovali se v klanech. Nejdříve žili v otevřených dvorcích, později začali stavět městská oppida. Oppidum je obydlené místo, opevněné hradbami s výraznými rysy města. Svá obydlí stavěli z praktických důvodů na vyvýšených místech v okolí řek. Kromě zdroje pitné vody, řeky využívali jako významné obchodní cesty. Také mnoho názvů řek je keltského původu, například Jizera se dříve jmenovala Isara, což v překladu znamená „rychlá řeka“. Příčina zániku keltské kultury je

pravděpodobně, že Keltové se nedokázali spojit ve větší správní celek, a tak se ubránit nájezdům Germánů ze severu a z jihu římskému impériu. [3]

Dalším národem sídlícím na našem území byli Slované v období 5. a 6. století n. l., v raném středověku, kdy jejich sídla vznikají také v okolí řek. Přístup Slovanů k řekám byl spíše pasivního využívání. Kvůli ochraně před povodněmi a erozí břehů vybírali pro stavbu sídlišť vyvýšená místa. [3]

Architektonicky lépe přistupovali k vodnímu toku až ve vrcholném středověku, 14. a 15. století, kdy se města vyvíjela na strategických místech, například na křižovatkách cest, u brodu, na dobře ubránitelných místech apod. Města stále byla v blízkém soužití s vodou. Většinou vodní tok tvořil alespoň částečně opevnění města. Hygiena však v tomto období byla ve špatném stavu, chyběly kanalizace a doprava pitné vody do měst. S rozvojem středověkých měst v říční nivě se uzavírá řeka do umělé strouhy. Vytvářely se tak budoucí problémy s povodněmi, které bylo nutné řešit. Např. ve středověké Praze navrhli terén uvnitř hradeb na obranu před vysokou hladinou vody. Lidé se snažili vodní tok využít a začaly první pokusy o splavování řeky, výstavba jezů, úprava břehů a stavba mlýnů. Vykácením zalesněných ploch byla města ohrožována povodněmi, a proto již ve středověku města začala s protipovodňovými opatřeními, například zmíněné zvyšování úrovně terénu v ohrožených územích, ohrazování, zkapacitnění koryt aj. Většina úprav se dotýkala pouze toků a sídla se dále rozrůstala nezávisle na povodňovém riziku. [3]

Období humanismu v Evropě ukazuje, že v období válek je řeka součástí obrany před nepřáteli, zatímco v období klidu se zdá být jakousi překážkou. Hlavní problém byl nedostatek mostů. [4]

Renesance ovlivněna nastupujícím významem matematiky zapříčinila, že městské kompoziční ideály byly přesně propočítané, a proto pravidelné. Z této doby se nám dochovala spíše teoretická díla než praktická. [4]

Baroko si zachovalo z renesance pravidelnost urbanismu a přidává k němu větší důraz na scénické efekty. Tvorba proniká až do volné krajiny, za hranici města, a snaží se propojit krajinu s realizacemi ve městě, alespoň vizuálně. Baroko vědomě využívá přírodou vytvořené prvky. Vznikají kanály případně umělé přímé vodní toky. [4]

Od poloviny 19. století dochází k zásadním změnám v urbanistické struktuře měst, které souvisí zejména s industrializací, s rozvojem železniční dopravy a s přechodem na uhlí jako hlavní surovinu pro výrobu paliv. Železnice byly vedeny údolími a v jejich blízkostech byly budovány průmyslové podniky. Nebyla vytvořena vhodná doprava pro dojíždění za prací, a tak se lidé stěhovali do blízkosti továren. Tím byla zastavena místa v údolí vodních toků. Dalším faktorem pro rozšiřování měst bylo boření hradeb a následná zástava míst, která bouráním vznikla. Rozšiřováním města se řeka stala součástí městské urbanistické struktury. Vznikají nová nábřeží kolem řek, tok je regulován a narovnáván a vznikají nové plochy určené k zástavbě. V tomto období se komplikuje vztah osídlení a povodní. [2]

Po druhé světové válce dochází k růstu měst a jejich většímu osídlování, jsou zastavovány volné plochy v údolních nivách a tím je míra rizika povodní čím dál větší. Scelování pozemků také zvýšilo povodňové riziko. Tento stav vyvrcholil v roce 1997, kdy proběhly jedny z největších povodní na Moravě a ve Slezsku za poslední léta. V současné době se obyvatelé stěhují z velkých měst do menších sídel a vyhledávají atraktivnější místa mimo nivy vodních toků. [2]

Řeka společně s nábřežím jsou brány jako veřejný prostor, někdy také jako bulvárový anebo rekreační prostor. Jsou součástí urbánního prostředí města. Lze hovořit o urbanistické scéně, kdy jednotlivé prvky ulice, náměstí, parky i nábřeží vytvářejí nejen organizační systém, ale současně i základ místní estetické a psychologické identity. [2]

U spousty řek byla dříve dnešní městská zástavba nedílnou součástí nivy. A proto se musejí navrhovat protipovodňová opatření. Pro taková města je důležitý územní plán, který by měl reagovat na dlouhodobé záměry v širším území, ale současně na realizaci vhodného protipovodňového opatření. [2]

Řešenou otázkou zůstávají povodně, které nesou negativní efekty, mnohdy až katastrofy, ve městech, jimiž řeky protékají.

Z problematiky vztahu povodní a rozvoje města vyplývají dva hlavní cíle:

1. zásady ochrany měst ohrožených povodněmi;
2. strategie urbanistického rozvoje měst ohrožených povodněmi.

Projekt urbanistického rozvoje měst ohrožených povodněmi obsahuje analytickou a návrhovou část. [2]

2 VEŘEJNÝ PROSTOR

Podle knihy Petra Kratochvíla lze veřejný prostor rozlišit do tří kategorií. První je filozofická, sociologická nebo politologická teorie, kdy veřejný prostor chápeme jako místo, kde člověk svůj život sdílí s druhými lidmi a sám sebe prožívá jako součást širšího celku – obce. Sem spadá i přístup, kdy mluvíme o prostoru veřejné diskuse. Do druhé kategorie lze zařadit činnosti, které se ve veřejném prostoru odehrávají a které se zde naopak odehrávat nemohou. A třetí kategorie přístupů je spojena s konkrétním architektonickým ztvárňováním veřejných prostorů a s reflexí vlastních tvůrčích přístupů. Heslovitě by tyto kategorie šly vyjádřit jako smysl, aktivita a fyzická podoba. [5]

Od antiky do začátku 20. století města sdílela jeden základní prostorový rys a to, že náměstí i ulice byly vždy „uvnitř“, tj. prostor, který je po obvodu ohraničený stavbami. Při zakládání města se měly především vyznačit jeho veřejné prostory. Marcus Vitruvius Pollio, římský architekt narozen okolo roku 80 př.n.l., popisuje postup při zakládání města takto: Nejdříve je třeba stanovit průběh hradeb, poté vytyčit ulice a pak nalézt vhodná místa pro fórum, chrámy a ostatní veřejné objekty. Stejným způsobem pak postupoval Vilém Lorenc, stavitel Karla IV., při zakládání Nového Města pražského. Základním úkolem plánování bylo definovat veřejné prostory, kolem nichž pak vyrůstala hmota, tvořící obal těchto míst. Dominujícím proudem urbanismu se pak stala otevřenost prostoru, která spíše odpovídala životu moderní doby. [5]

Jako historický vzor veřejného prostoru vnímáme řecká agora a středověké tržiště. Dalo by se říct, že se tu odehrávalo vše, co by měly splňovat i naše veřejné prostory. Agora byla místo, kde se občan řecké polis podílel na záležitostech obce. Později bylo toto místo obestavováno důležitými veřejnými budovami. Středověká tržiště se nacházela v centru města, obestavěna budovami, jako například radnicí. V dnešní době jsou veřejné prostory brány v jiných urbanistických souvislostech, člověk se nemusí setkávat s druhými jen v městském veřejném prostoru, jako

tomu bylo v dřívějších dobách, kdy náměstí byly jasným středem dění ve městě. Jan Gehl, dánský architekt, popisuje situaci takto: Dříve člověk veřejný prostor navštěvovat musel, dnes je to věc volby a záliby. Proto musí veřejné prostory usilovat o přízeň lidí, musejí být atraktivní. [5]

Tradičními městskými prostory jsou vnímány náměstí, ulice a parky. Tyto typy mají ovšem mnoho variant a podob. Neexistují dvě identická náměstí. Společnými rysy náměstí vnímáme místa k pobývání, odpočinku, místa, kam směřujeme jako k cíli. Taktéž ulice mají mnoho podob, například koridorové ulice, nábrežní promenády, cesty po mostě až po městský bulvár – různé trasy lineárního pohybu. Park znázorňuje kousek přírody ve městě. Tradičně bylo zakládání městských parků spojeno se dvěma základními funkcemi: nabízet potěšení z přírody přenesené do města a zajišťovat zdravější prostředí pro pobyt ve městě. Hlubší role přírody ve městě je, že jsou připomínkou přírodního základu, na kterém jsme svět kdysi vybudovali. [5]

Dnes se jako veřejné prostory využívají místa méně tradiční, jako jsou dříve opuštěná či nově upravená místa, která se svou fyzickou podobou moc nepodobají tradičním městským interiérům. Jedním z takových je nábreží, sice patří k městským prostorům již od konce 19. století, avšak odstranění dopravy kolem vody a jejich následná obnova, jim dává novou netradiční náplň. Dalšími netradičními prostory mohou být opuštěné industriální plochy, kdy se z uzavřené enklávy, která mnohdy blokuje důležité lokality v centrálních oblastech města, stávají nová veřejná místa. [5]

Obchody byly vždy důležitou atraktivitou, která lidi přiváděla na veřejné prostranství. Z role oživení veřejných prostorů však přechází do role náhražky. Ať již kryté nebo otevřené jsou podřízeny marketingové strategii, privátní kontrole, selekci návštěvníků a manipulaci jejich chování. Tyto prostory se stávají čím dál vyhledávanější a lidé v nich tráví stále více času. Jedním z takových jsou i velká mezinárodní letiště. Ta jsou dnes odtržena od měst, nabízejí velké množství služeb

kromě cestování a pro některé autory jsou předobrazem budoucího města a jeho veřejného prostoru. [5]

Umělecká díla byla vždy nedílnou součástí veřejných městských prostor. Tradičním uměleckým dílem je socha, která nejčastěji znázorňovala významnou osobnost nebo bytost posvátnou. Události moderních dějin, znázorněny nejčastěji pomníky, jsou častým a silným tématem uměleckých děl ve veřejném prostoru. Současné projevy umění ve veřejném prostoru jsou mnohdy velmi pestré. Mohou to být jak instalované objekty (figurální plastiky, mobilní objekty atd.), tak manipulace s terénem a prostředím (land-art, projekty v průniku výtvarného umění, architektury a krajinářské tvorby) nebo iluminace a světelná představení. [5]

Veřejný prostor by měl být přístupný pro všechny skupiny a věkové kategorie obyvatel, ať jde o setkávání, odpočinek, kulturu, sport, politiku nebo obchod. Také by měl být bezpečný a bez bariér a měl by být využitelný v průběhu celého dne a roku. Ve veřejném prostoru by hlavně neměl chybět odpovídající mobiliář, čímž se myslí lavičky, hřiště, prostory k pobytu dětí, mladých i seniorů. Dále to mohou být veřejné záchody, přístup k pitné vodě, veřejná sportoviště, místa pro pikniky apod. [6]

2.1 DEFINICE VEŘEJNÉHO PROSTORU V LEGISLATIVĚ

Veřejný prostor jako takový není v legislativě vůbec zmiňován. Veřejná prostranství jsou zahrnuta do pojmu veřejné infrastruktury, který je ve stavebním zákoně (Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu) v § 2 Základní pojmy definován:

„(1) v tomto zákoně se rozumí

(m) veřejnou infrastrukturou pozemky, stavby, zařízení, a to

1. dopravní infrastruktura, například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení;

2. *technická infrastruktura, kterou jsou vedení a stavby a s nimi provozně související zařízení technického vybavení, například vodovody, vodojemy, kanalizace, čistírny odpadních vod, stavby ke snižování ohrožení území živelními nebo jinými pohromami, stavby a zařízení pro nakládání s odpady, trafostanice, energetické vedení, komunikační vedení veřejné komunikační sítě a elektronické komunikační zařízení veřejné komunikační sítě, produktovody a zásobníky plynu;*
3. *občanské vybavení, kterým jsou stavby, zařízení a pozemky sloužící například pro vzdělávání a výchovu, sociální služby a péči o rodiny, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu, ochranu obyvatelstva;*
4. *veřejné prostranství, zřizované nebo užívané ve veřejném zájmu,”¹*

Veřejných prostranství odkazuje na Zákon č. 128/2000 Sb., zákon o obcích (obecní řízení) na § 34. Tento zákon se zaměřuje na obecní řízení, společná a přechodná ustanovení a na ustanovení závěrečná. Veřejné prostranství je definováno takto:

„Veřejným prostranstvím jsou všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru.“²

Plochy veřejných prostranství jsou definovány ve Vyhlášce 501/2006 Sb., Vyhláška o obecných požadavcích na využívání území v § 7. Vyhláška stanovuje obecné požadavky, podmínky na využití území pro vymezené plochy a pozemky, umístování staveb a při změně stavby a jejího vlivu na využití území. Definice zní:

¹ [22] ZÁKONY PRO LIDI. *Zákon č. 183/2006 Sb.*, [online]. [cit. 2021-05-11]. Dostupné z: [183/2006 Sb. Stavební zákon \(zakonyprolidi.cz\)](http://zakonyprolidi.cz/183/2006/Sb.Stavebni_zakon)

² [23] ZÁKONY PRO LIDI. *Zákon č. 128/2000 Sb.*, [online]. [cit. 2021-05-11]. Dostupné z: [128/2000 Sb. Zákon o obcích \(zakonyprolidi.cz\)](http://zakonyprolidi.cz/128/2000/Sb.Zakon_o_obcich)

„Plochy veřejných prostranství se obvykle samostatně vymezují za účelem zajištění podmínek pro přiměřené umístění, rozsah a dostupnost pozemků veřejných prostranství a k zajištění podmínek pro jejich užívání v souladu s jejich významem a účelem.“³

„Plochy veřejných prostranství zahrnují zpravidla stávající a navrhované pozemky jednotlivých druhů veřejných prostranství a další pozemky související dopravní a technické infrastruktury a občanského vybavení, slučitelné s účelem veřejných prostranství. Pro každé dva hektary zastavitelné plochy bydlení, rekreace, občanského vybavení anebo smíšené obytné se vymezuje s touto zastavitelnou plochou související plocha veřejného prostranství o výměře nejméně 1000 m²; do této výměry se nezapočítávají pozemní komunikace.“⁴

³ [24] ZÁKONY PRO LIDI. Vyhláška č. 501/2006 Sb., [online]. [cit. 2021-05-11]. Dostupné z: [501/2006 Sb. Vyhláška o obecných požadavcích na využívání území \(zakonyprolidi.cz\)](https://zakonyprolidi.cz/501/2006-Sb.-Vyhlaska-o-obecnych-pozadavcich-na-vyuzivani-uzemi)

⁴ [24] ZÁKONY PRO LIDI. Vyhláška č. 501/2006 Sb., [online]. [cit. 2021-05-11]. Dostupné z: [501/2006 Sb. Vyhláška o obecných požadavcích na využívání území \(zakonyprolidi.cz\)](https://zakonyprolidi.cz/501/2006-Sb.-Vyhlaska-o-obecnych-pozadavcich-na-vyuzivani-uzemi)

3 UHERSKÉ HRADIŠTĚ

Město Uherské Hradiště se nachází na jihovýchodě České republiky a je významným historickým městem Moravy. Leží zhruba ve 2 km široké údolní nivě středního toku řeky Moravy, na jejím levém břehu, asi 23 km od krajského města Zlín. Žije zde okolo 25 tisíc obyvatel. Město tvoří 6 částí plus samotné město: Jarošov, Mařatice, Míkovice, Rybárny, Sady a Vésy, ale jen 6 katastrálních území (části Rybárny a Uherské Hradiště leží na stejném katastrálním území). Spolu s přilehlými městy, Kunovicemi a Starým Městem, tvoří aglomeraci asi se 40 tisíci obyvateli. 80 % obyvatelstva a pracovních míst je soustředěno v Uherském Hradišti a Mařaticích. [7] [8]

V současnosti je Uherské Hradiště obec s rozšířenou působností a v jeho obvodu žije až 90 tisíc obyvatel. [8]

Uherské Hradiště vzniklo v údolních nivách řek Moravy a Olšavy, díky kterým má město vysoký podíl podpovrchových vod. V okolí se nachází lužní lesy a několik slepých ramen, u kterých je příroda bohatá na vegetaci. Ve východní a střední části města se krajina zvedá na výběžku Vizovické vrchoviny. Uherské Hradiště leží v Dolnomoravském úvalu, díky jeho poloze, a také díky příznivým klimatickým podmínkám, je zemědělství pro tuto oblast stále velmi důležité. [7] [8]

Město má velmi bohatou historii. V roce 1990 byla v historickém jádru vyhlášena městská památková zóna a v roce 2011 získalo město titul „Historické město“. [7]



*Obrázek 1: Mapa katastrálních částí Uherského Hradiště, Kunovic a Starého Města
[zdroj: vlastní tvorba]*

3.1 STRUČNÝ HISTORICKÝ VÝVOJ MĚSTA

První osídlení blízkého okolí sahá až do doby kamenné, díky úrodné půdě a příznivým klimatickým podmínkám. Město bylo důležitou obchodní křižovatkou. Leží na trase tzv. jantarové cesty, která spojuje Středomoří a Balt. Okolo 8. a 9. století zde vznikl ostrovní pevnostní systém. Tři ostrovy na řece Moravě byly osídleny Slovanskými obyvateli. Na jednom ze tří ostrovů, Svatojiřském ostrově, stála kaple sv. Jiří. Území dnešního Starého Města, Uherského Hradiště a Sadů patřilo k jednomu z center Velké Moravy. Od 10. století do 13. století ve městě nebylo stálé osídlení. [9]

Roku 1253 upozornil na strategickou polohu tohoto území vpád Kumánů. Dne 15. října 1257, dosvědčuje listina krále Přemysla Otakara II., že město bylo založeno na ochranu hranic. Uherské Hradiště náleželo velehradskému klášteru a nacházelo se na ostrovní půdě. Obyvatelé na ostrově byli osadníci z trhových vsí – královských Kunovic a klášterního Veligradu, dnešní Staré Město. [9] [10]

Město sužovaly nájezdy mnoha nepřátel, proto bylo od svého vzniku neustále opevňováno a obranný systém byl zdokonalován. Na přelomu 15. a 16. století, za vlády Jiřího z Poděbrad, byla městu udělena četná privilegia. Jedno z takových

privilegií bylo uděleno roku 1481 a udělil ho tehdejší vládce Matyáš Korvín. Jednalo se o nový městský znak a právo pečeti listiny červenou pečeti. [9]

Hradiště bylo dále napadáno nepřátelskými kmeny. V 17. století odolávalo město vpádům Bočkajovců, Švédů, Turků, Tatarů a kuruců. Proto v polovině 17. století byl navržen nový opevňovací systém podle zásad barokního pevnostního stavitelství. Svou obranou funkci město drželo až do počátku 18. století, kdy bylo poraženo nájezdem tureckých vojsk. Funkce pevnosti byla zrušena roku 1742. [9] [10]

V 19. a na počátku 20. století došlo k dalšímu rozvoji města i za hradbami, a tak město postupně dostávalo svou dnešní podobu. Byly stavěny významné budovy, například budova Nové radnice nebo justiční palác. Díky dobré dostupnosti z Vídně, hlavního města habsburské monarchie, přicházelo do Uherského Hradiště mnoho německých úředníků a město se stalo sídlem krajských úřadů. Roku 1884 bylo založeno Gymnázium Uherské Hradiště, první česká střední škola na Slovácku. [7] [9]

V 19. století zde nevznikly žádné velké průmyslové závody, jen drobné podniky, které byly zaměřeny především na zemědělství. K rozvoji průmyslu došlo až ve druhé polovině 20. století. Šlo především o vybudování strojírenských a potravinářských závodů a výrobních služeb. [8]

Až do první světové války se město kulturně rozvíjelo a bylo ovlivněno i lidovou kulturou a tradicí. Válka však další rozvoj znemožnila. V meziválečném období byl značný vzestup stavební činnosti. Zejména architekti Vladimír Zákrejs a Bohumil Fuchs se zapsali do architektonického vzhledu města díky svým zastavovacím plánům. [8] [9]

Díky připojení okolních obcí a přílivu obyvatelstva vznikla velká aglomerace, kvůli které se začala rozšiřovat i sídelní aglomerace. V roce 1930 bylo ve městě 578 domů, v nichž žilo 6 082 obyvatel. [7]

V roce 1954 byly k městu připojeny obce Mařatice, Sady, Kunovice a Staré Město a roku 1972 se připojil i Jarošov. V roce 1990 byly Kunovice a Staré Město odpojeny a roku 1997 byly povýšeny na města. [8]

Po roce 1990 se v historickém jádru stavily nové objekty, které přispěly k architektonicko-urbanistickému vzhledu města. [9]

4 ŘEKA MORAVA

Pramení v nadmořské výšce 1 380 m pod Kralickým Sněžníkem, v území obce Dolní Morava. Mezi její největší levý přítok patří řeka Bečva, která se vlévá do Moravy mezi Troubkami a Tovačovem. U Rohatce začíná řeka tvořit česko-slovenskou státní hranici a u města Lanžhot přibírá svůj nejdelší přítok, řeku Dyji. Dále pokračuje jižně na Slovensko, kde odděluje Slovensko a Rakousko až k Devínskému hradu, kde se vlévá do Dunaje. Celková délka Moravy je 354 km, z toho 284 km teče českým územím. [11]

4.1 HISTORICKÝ VÝVOJ ŘEKY MORAVY

Dnes vnímáme koryto řeky Moravy přirozeným a začleněným do krajiny a zástavby, ale od původního koryta se velmi liší.

Na počátku našeho tisíciletí převažovaly v moravském údolí lesy s přirozenými lučinami. V četných meandrech řeky Moravy se vynořil ostrov z pískových a jílových naplavenin, tzv. „hradištský ostrov“ nebo také ostrov sv. Jiří. Byl oblékán rameny řeky Moravy. Území ostrova o ploše asi 16 ha bylo v místech dnešních dvou náměstí, Masarykova a Mariánského (viz str. 68), a zástavbou po obvodu. V 8. století byl ostrov rozdělen bočním tokem řeky Moravy (v pozdním středověku známý jako Rechla – viz str. 68). Řeka Morava již zklidnila svůj tok, převažoval suchý poldr, a právě tehdy se na ploše ostrova usadili nejstarší Slované. [9] [12]

Ve 30. letech 9. století v důsledku zvětšující se spotřeby dřeva došlo v okolí staroměstsko-uherskohradištské aglomerace k téměř úplnému vykácení lesů. Odlesnění nivy zvýšilo nebezpečí zimních záplav, které v polovině 9. století zasáhly i ostrov sv. Jiří. V období Velké Moravy, 9. století, se zvyšoval počet obyvatel ostrova. V jeho jižní části, na dnešním Masarykově náměstí, zřejmě stávala kaple sv. Jiří, podle níž je i název ostrova, což však není historicky doloženo. [9]

Velkomoravské aglomerace byla uherskohradištská část nedílnou součástí. Z historických podkladů a archeologických nálezů víme, že se říše rozkládala

na rozsáhlém území Starého Města, historického jádra Uherského Hradiště a části Rybárny. Zánik Velké Moravy zasáhl i Uherské Hradiště. Od poloviny 10. století do 13. století ustal život na ostrově sv. Jiří. [9]

Na počátku 13. století, díky vpádu Mongolů roku 1241 a napadání pohraničí Kumány (nejničivější vpád roku 1253), bylo nutné zabezpečit hranice a zvýšit obranu země. Místo pro pevnost bylo vybráno na ostrově sv. Jiří, který byl obtékán řekou Moravou a od 10. století nebyl dlouhodobě osídlen. Plocha, cca 16 ha, byla rozdělena na dvě části, každá část měla své náměstí. Jedna část osídlena obyvateli z Kunovic (dnešní Masarykovo náměstí), druhá osadníky z klášterního Veligradu (dnešní Mariánské náměstí). Město obklopovala řeka Morava, její rameno Morávka (viz str. 68) a rameno Olšavy. Také bylo obehnané dřevěným opevněním, ve 14. století pak nahrazeno kamenným. [9]

Osídlení na ostrově ve 13. století zaujímal stejné území jako v době Velké Moravy, což je, že na okrajích zástavba nebyla. Bylo to zřejmě z důvodu ochrany před každoročními vzestupy hladiny Moravy a Morávky. Již zmiňovaná náměstí byla pojmenována na Horní (dnešní Mariánské) o ploše asi 1,03 ha a Dolní (dnešní Masarykovo), které zaujímal plochu asi 1,15 ha. Náměstí byla oddělena mlýnským náhonem Rechlou, která spojovala hlavní a vedlejší rameno Moravy. Později se stala odpadní stokou a poháněla dva městské mlýny. [9] [12]

V prostorách areálu bývalých kasáren se od hlavního toku odchylovalo rameno Morávky, které tvořilo malý ostrůvek. Zde byla hranice města a Mařatic. V místech Smetanových Sadů se do tohoto ramene vlévala Olšava, která zde tvořila hranici mezi Kunovicemi a Uherským Hradištěm. V 15. století to bylo mezi Sady a Uherským Hradištěm. [9] [12]



Obrázek 2: Výřez mapy Markrabství moravského zobrazující tok od Napajedel po Nedakonice s Uherským Hradištěm uprostřed, Jan Kryštof Mullerem, 1708-1712
[zdroj: 25]

Záplavy přinášely sedimentaci, a tak začalo zvětšování a spojování území ostrovů. Roku 1469 zabránila záplava ve městě dobýt území uherským králem Matyášem Korvínem. [9]

Po třicetileté válce se město potýká s výrazným úbytkem obyvatelstva a poničenými hradbami a město si roku 1629 stěžuje, že hradby mohou být protrženy vodami řeky Moravy. A hned v tomto roce byla jedna bašta řekou Moravou stržena. Ve 40. letech 17. století město postihlo hned několik katastrof: vpád Švédů, morová epidemie, velký požár a povodeň. V 50. letech 17. století pak začala přestavba pevnosti a úprava vody vně i uvnitř hradeb. [9]

Z plánů z let 1658 až 1743 lze usoudit, že opevnění zmohtnělo a posunulo se přední hranou až do původního řečiště. Z tohoto důvodu musel být posunut i most vedoucí ke Starému Městu. Mezi kamennou hradbou a vnějším dřevohlinitým opevněním byl vodní příkop. Tam kde nebyl, byly vybudovány kanály se soustavou stavidel. Zřejmě do západní strany příkopu byla vyústěna Rechla. [9]

Roku 1702 měl být uskutečněn nový návrh přestavby řeky, který měl zrušit severní rameno Moravy (dnešní tok), kde by bylo zbudováno mohutnější opevnění. Voda měla být svedena do jižního obtoku města (přes rameno Morávku). Severní rameno by bylo napuštěno jen v případě ohrožení města. V tomto návrhu však nebyla brána v potaz řeka Rechla, jež fungovala jako mlýnský náhon, a byla by odříznuta od zdroje vody z Moravy. [9] [12]

Podrobněji území popisuje mapa Jana Kryštofa Müllera z roku 1716. Tok Moravy se nad Uherským Hradištěm větvil do dvou ramen. Do Moravy ústila Olšava, která míjela Kunovice východně od obce. Tuto mapu doplňuje i mapa Jana Křoupala z poloviny 18. století. Další obraz popisují mapy vojenského mapování prováděny v letech 1764 až 1878. [9]



Obrázek 3: Mapa Jana Křoupala zobrazující tok Moravy od hradištské pevnosti po Nedakonice
[zdroj: 25]

Městská zástavba po sto letech nepřekročila půdorys pevnosti. Území se však upravovalo, zvláště kvůli dopravě. Roku 1817 byl zbudován nový most ke Starému

Městu, který se nacházel ve stejné poloze jako dnes (dnešní Moravní most – viz str. 68). Postupně se upravovaly cesty a stavěly mosty i k Mařaticím a Kunovicím. [9]

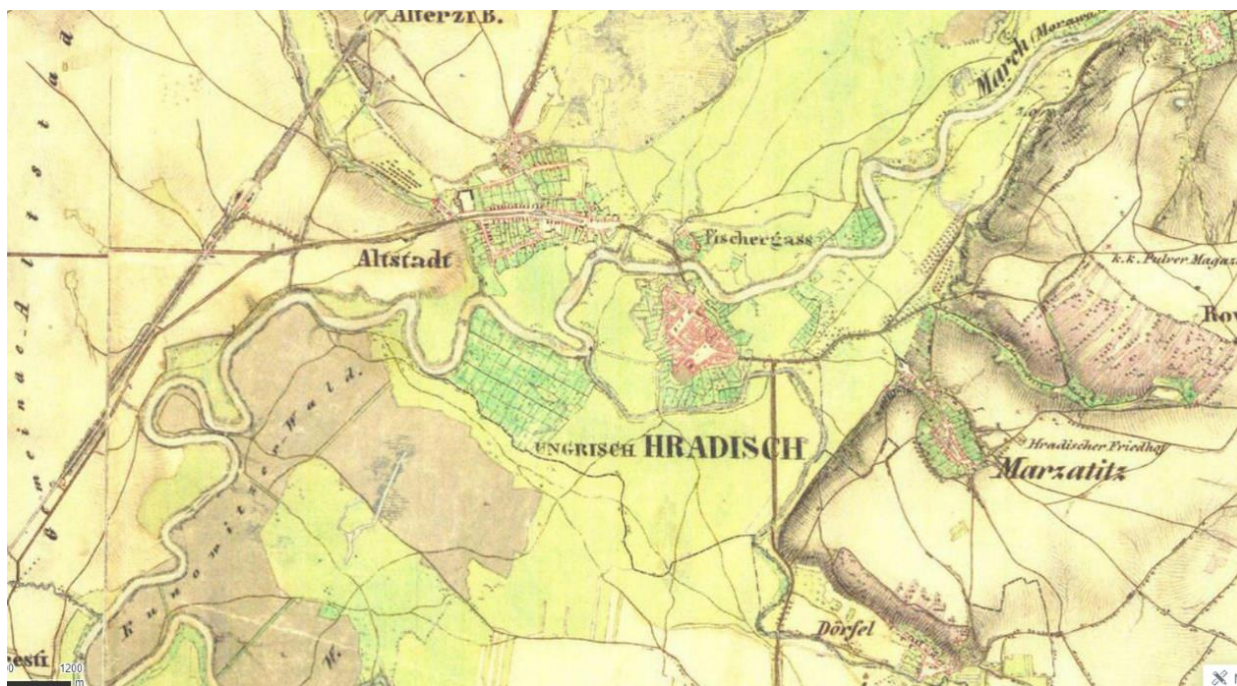
Do poloviny 19. století zanikla část Morávky mezi hlavním tokem a soutokem s Olšavou. Zbývající část Morávky stahovala spodní a srážkovou vodu. Stará Olšava (viz str. 68) zůstávala suchá a po propojení s hraničním příkopem mezi Kunovicemi a Hradištěm, odváděla vodu při záplavách, buď z Moravy nebo Olšavy. [9] [12]

O regulaci je zmínka již ze 17. století, kdy roku 1653 moravský zemský sněm a moravské hejtmanství začaly jednat o splavnosti Moravy. Pro obchodní účely se jednalo o spojnici mezi Baltským a Středozezemním mořem, což mělo zapříčinit spojení řek Moravy a Odry Dunajsko-oderským průplavem. Tento projekt se neuskutečnil z důvodu nedostatku financí. [13] [26]

Prvním historicky doloženým pokusem o plavbu byla plavba Jana Rochuse Dorfleuthera, z roku 1785, kdy dostává právo na plavbu s platností dvaceti let, od císaře Josefa II. Tato plavba byla v provozu od ústí řeky až po Veselí nad Moravou, záhy však zaniká. [9] [13]

O splavnosti Moravy a propojení s Dunajem, Vltavou a Odrou se jednalo v 17., 18. a na počátku 19. století, avšak uskutečněno nebylo nic. V 19. století vznikly plány, ve kterých byla navržena i ochrana proti povodním, ale realizovány nebyly. [12] [26]

První drobné regulační plány na řece Moravě byly provedeny 1818. V úsecích šlo především o narovnání toku prokopáním a ohrazením meandrů řeky. Jednalo se o úsek mezi Kroměříží a Kvasicemi a mezi Děvínem a Hodonínem, který měl zajistit přepravu uhlí, dřeva a tabáku. [13] [26]



Obrázek 4: Výřez mapy Uherského Hradiště a řeky Moravy před regulací (1824-1843)
[zdroj: 27]

Na konci 19. století řeka ohrožovala obyvatele města Uherského Hradiště, proto byl 28. srpna 1870 schválen moravský vodní zákon a začaly se opět připravovat plány na regulaci řeky. Roku 1873 byly plány schváleny, ale díky odkoupení Anglobanky společností Severní dráha císaře Ferdinanda nebyla stavba opět uskutečněna. V dalším návrhu z roku 1882 bylo naplánováno vybudování přehrad na horních tocích Moravy, které měly být součástí ochrany před povodněmi. Ani tento návrh nebyl realizován. Teprve až povodně v letech 1883 a 1891 zapříčinily vypracování projektu pro Regulaci řeky Moravy podél říšské hranice s Uherskem. Tento projekt se také neuskutečnil, ale asi to byl počátek plánovaných úprav. [9] [26]

Dne 11. června roku 1901 vláda schválila vodocestný zákon, který měl zajistit vybudování pěti vodních cest. Jedním z nich byl i dunajskooderský průplav. [26]

Na území města byla první částečná regulace řeky Moravy v roce 1905, v délce asi 1 km, v souvislosti se stavbou železného mostu. Budovalo se nové široké koryto s obsypanými hrázemi, vznikly tři nové suché poldry, které vytvářely

akumulační prostor při povodních. Tok byl narovnáán, břehy byly zvýšeny, upraveny a osázeny novými lípami. [9] [11]

Dne 19. září 1906 byl schválen projekt na první etapu regulace a ustanovena Stavební správa regulace Moravy. Upravilo se koryto na průtoku městem, 330 m po proudu a 700 m proti proudu od dnešního Moravního mostu. Měla být zabezpečena zástavba v Uherském Hradišti a Starém Městě. Dále byly provedeny například úseky Jarošov – Uherské Hradiště (1909-1912), Uherské Hradiště – Kostelany (1910-1918), Jarošov (1913-1928). Díky regulaci řeky také došlo k úpravě katastrálních hranic mezi sousedními obcemi. Došlo také k založení dvou veslařských klubů, říčních lázní a romantické stezky. Ze zbytků řeky vznikaly rybníky a jezírka. [9] [12] [26] [28]

Nové široké koryto a narovnání břehů zapříčinilo, že odtok vody byl mnohem rychlejší při záplavách. [14]

Z důvodu tragické povodně z 6. září 1910 byla Vodocestným spolkem přerovským svolána veřejná schůze, která se uskutečnila dne 18. září v Uherském Hradišti. Povodeň se Hradiště nedotkla, ale Olšava zaplavila Kunovice až do výšky 2 m, poškodila majetky lidí a vzala šest lidských životů. Na schůzi bylo požadováno naplnění vodocestného zákona a zahájení regulačních prací na moravských řekách. Dále bylo požadováno zřízení návěstní služby, aby byli obyvatelé při povodni včas upozorněni před blížícím se nebezpečím. [9] [28]

Dne 26. listopadu 1910 se v Uherském Hradišti sešla komise složená ze zástupců zemského výboru, ministerstva veřejných prací a obchodu, města Uherského Hradiště, aj. Posuzovali plán regulace Olšavy, který vypracoval zemský výbor. V plánu bylo, že Stará Olšava bude přeložena na hranici katastru Uherského Hradiště a Kunovic a řečiště vlastní Olšavy bude svedeno od Kunovic přímo do Moravy u Kostelan. Dále bylo usneseno, že staré řečiště Olšavy od městského parku k ústí do Moravy bude zasypáno, část řečiště od Parku k tzv. Tausovým maštálím vytvoří „mařacké“ rameno k odvádění povrchových vod z Mařatic.

Regulace řeky Olšavy a Olšávky (viz str. 68) umožnila městu zbavit se zápachu ze splašků (včetně splašků z pivovaru), a to zejména v létě, kdy koryto Olšavy vysychalo. První světová válka přerušila všechny regulační práce. [9] [28]

Roku 1918 bylo odděleno od řeky Moravy její pravobřežní rameno pod železničním mostem (viz str. 68). [28]

Po první světové válce se práce na průplavu Dunaj-Odra-Labe neobnovily, a tak se o další regulaci na řece Moravě zasadil Tomáš Baťa (viz kapitola 4.7. Baťův kanál). [14] [26]

Na počátku 20. století z důvodu budování kanalizace Morávka ztrácela význam a roku 1933 byla zasypána. Ulice Jiřího z Poděbrad a lipová alej vedoucí k internátní budově na Mojzíru připomíná trasu Morávky, kde bylo ústí zasypaného meandru Moravy. Na zbytky tohoto ramene se ještě občas narazí při úpravách města. [9]

Rok 1927 byl důležitým mezníkem pro regulační práce na řece Moravě. Díky přechodu z Ministerstva veřejných prací na Ministerstvo zemědělství se začaly připravovat regulační práce spolu s budováním závlahového systému. [26]

Úseky např. Babice – Jarošov (1932-1941), Kunovský les (1934-1938) byly zregulovány až ve 30. a 40. letech 20. století. Roku 1930 proběhla regulace Olšavy v Míkovcích. Byl také vybudován nový dřevěný most přes řeku Olšavu. [26]

V srpnu roku 1934 začala stavba plavebního a závlahového kanálu mezi Spytihněví a Uherským Hradištěm. Do konce roku 1935 byl vybrán výkop v celé trati, zřízeny čtyři plavidlové komory o průměrné výšce 2 m, postaveno šest nových mostů, zřízeny propusti a do hrází vestavěna čtyři nápuštná stavidla za účelem závlahy okolních luk. [9] [14]

V lednu 1936 byla zahájena stavba plavební komory na řece Moravě v Kunovském lese. 11. srpna 1937 proběhlo slavnostní otevření regulace Moravy v Kunovském lese. Šlo o svedení vody do nového řečiště v úseku od Uherského Hradiště ke Kostelanům nad Moravou o délce 1200 m. Byl to nejdelší průkop, který měl přetnout dosavadní řečiště a výrazně zkrátit jeho délku. Průkop se začal

budovat začátkem října 1933 jako nouzová práce pro nezaměstnané. Byl vzdálen 700 m od dosavadního řečiště u cukrovaru, začínal pod hradištskými Štěpnicemi a končil pod cukrovarem v tzv. Kruzích. [9] [28]

Za druhé světové války z důvodu nedostatku stavebních hmot a pracovních sil vyšlo nařízení o zákazu stavby. Spousta staveb byla pozastavena. Důsledkem ústupu německých vojsk byl vyhozen do povětří silniční most přes Moravu. Jedná se o Moravní most, vedoucí směrem do Starého města. Současný železobetonový most byl vybudován v letech 1952 až 1954 na stejném místě. [9] [28]

V únoru 1968 byla zahájena poslední fáze vodohospodářských úprav. Na konci roku 1988 byly dokončeny práce na soutoku řek Moravy a Dyje a na výstavbě vodního díla Nové Mlýny. Tím skončilo dvacetileté období intenzivní vodohospodářské výstavby. [9] [26]

Na celé délce řeky Moravy vzniklo prokopáváním a ohrazováním meandrů více než 180 slepých ramen. Ta jsou využívána především na rekreaci, chov ryb nebo jako přírodní nádrže. Některá byla zasypána, některá v období léta vysychají. Díky regulaci Moravy byla řeka narovnána, a tak zkrácena přibližně o 40 %. Práce sice zmírnily případné škody na zemědělských půdách po povodni nebo následky záplav, ale měly negativní vliv na režim celé krajiny, zejména na úrovni hladiny podzemní vody. V některých oblastech bylo provedeno pouze prokopání meandrů. Zaniklo využívání řeky na rybolov, dopravu nákladů a těžbu říčního písku. [9] [26]

(viz příloha 37)

4.2 VLIV ŘEKY MORAVY NA VÝVOJ UHERSKÉHO HRADIŠTĚ

Řeka Morava od počátku dějin města určovala jeho urbanistický rozvoj.

Po zrušení pevnostní funkce města roku 1782 a následným rozebíráním hradeb, mohl na konci 18. století a začátkem 19. století začít rozvoj města i za hradby a také došlo k navyšování počtu obyvatel. Z důvodu zaplavování Dolního náměstí, dnes

Masarykova, byla ke zvýšení jeho úrovně použita suť ze zbořeného kostela sv. Jiří. Suť z kostela a rozebíraných hradeb byla použita na zasypání řeky Rechly. Měšťanské domy byly přestavovány a zástavba se rozšiřovala mezi vnějším a vnitřním opevněním. Opevnění se začalo vytrácet z půdorysu města. Do dnešní doby zůstaly jen malé pozůstatky původního opevnění. [9]

Koncem 18. století začaly proměny města, díky osvícenským reformám císařského dvora. Vylepšovaly a zkracovaly se cesty do okolních sídel. Na počátku 19. století to byla cesta do Starého Města. Také se upravila silnice ke spojení Mařatic. [9]

Ještě ve 40. letech 19. století město obklopovaly hradby, které pomáhaly chránit město před povodněmi. Mimo byla chudinská rybářská osada Rybárny a dřevěná městská střelnice, v místě dnešního Slováckého muzea. Hradby stály okolo města až do konce 19. století, i když už dávno neplnily svoji funkci. U Uherského Hradiště výstavba města za hradby brzy po jejich zrušení nezačala. Důvod byl obklopování města řekami, Moravou a Olšavou. Nový stavební prostor vznikl v hradebních prostorách v tratích Tenice a Tunia. Ostatní části odkoupili měšťané, kteří zde měli sady, louky nebo pastviny. [9]

V 60. a 70. letech 19. století byly postaveny např. synagoga, dnešní Knihovna Bedřicha Beneše Buchlovana, nebo německé vyšší gymnázium, dnešní Obchodní akademie Uherské Hradiště. Dále vznikla ulice Hradební. V roce 1893 vznikla budova městské spořitelny, v rohu dnešního Masarykova náměstí, podle brněnských architektů Vojtěcha Dvořáka a Karla Welzla. Dnes je využívána jako radnice. Město zaostávalo ve svém rozvoji, a ještě na přelomu 19. a 20. století byl počet obyvatel jen 5 137. V letech 1904-1905 začala společně s regulací řeky Moravy a následného vysušení ploch zástavba města za městské opevnění. [9]



Obrázek 5: Výřez mapy – Císařské povinné otisky map (1824-1843)
[zdroj: 29]

Rozvoj města byl utlumen první světovou válkou, avšak v tomto období byl vystaven areál válečné nemocnice v trati Stonky, prostor budoucí vychovatelný a dnešní nemocnice. [9]

Mezi válkami došlo k velkému rozvoji města i jeho okolí. Sídli zde krajský soud s věznicí a státní zastupitelství. Nedocházelo však k rozvoji velkého průmyslu, vzniklo jen pár firem. Byla provedena výstavba šesti samostatných bytových domů na Moravním nábřeží a čtyř domů v ulici Kollárově. Autorem projektu byl Karel Dvořák, který byl i autorem projektu vlakového nádraží. [9]

Roku 1924 město zřídilo za silnicí směrem k Mařaticím park nazvaný Smetanovy Sady. V roce 1925 městská rada dala vystavit obecní nouzové byty ve Štefanikově ulici. Stavby jsou ve městě zcela ojedinělé, díky prvkům kubismu. Můžeme si toho všimnout zejména na vsunutých balkonech a vysunutých oknech na dvorním průčelí a na vstupních portálech uličních průčelí. [9]

V okolních ulicích, které vznikly v meziválečném období, byly rozprostřeny nové čtvrti s řadou výjimečných architektonických děl, převážně vil. Z veřejných budov

je to např. neoklasicistní budova Národní banky, dnes Komerční banka, z roku 1926. [9]

V roce 1930 přesáhl ve městě počet obyvatel 6 000. A tak se městská rada obrátila na Masarykovu akademii v Praze, ve snaze urychlit a usměrnit výstavbu města. Architekt Vladimír Zákrejs a další vytvořili plány, které ovlivnily urbanistický vývoj města ve 20. století. Plány se spoléhaly na účinnost regulačních a protipovodňových opatření z let 1930-1933, a tak byl upřednostněn rozvoj do ploché údolní nivy. Povodně z roku 1997 ukázaly, že jde o plochy, které byly při této povodni zcela zaplaveny. Tyto návrhy však respektovaly návrhy budování města a daly tak vzniknout kvalitním urbanistickým prostorům i celým čtvrtím. [9]

V roce 1932 byl vybudován nový vodovodní systém a na něj byly napojeny veškeré obytné a veřejné budovy města. Roku 1936 se začaly stavět nové okružní cesty, aby doprava co nejvíce míjela historické jádro města. V letech 1930 až 1937 byla postavena kasárna Přemysla Otakara II., čímž došlo ke stavebnímu spojení s Mařaticemi. Mezi roky 1930 a 1940 bylo město zvětšeno o 197 domů a počet obyvatel byl 7 680. Rodinné domy byly stavěny do roku 1941, kdy byl vydán zákaz soukromých staveb. Ve 40. letech vznikají dnešní ulice Lechova, Stonky a Rostislavova. [9]

Po druhé světové válce se muselo město postarat především o odstranění škod a o obnovu komunikací. První stavební akcí po válce byla výstavba sídliště Mojmir v letech 1951-1957. [9]

Ku příležitosti 700. let od založení města, dochází k opravě obou velkých náměstí, Mariánské je přetvořeno na kruhový objezd s březovým hájem uprostřed, na Masarykově vzniká velký shromažďovací prostor, později s obrovským parkovištěm uprostřed. [9]

V letech 1958 až 1962 vzniká nové sídliště v Tůních. V dalších letech vznikají sídliště s panelovými bytovými domy, jako je prostor západně od třídy Maršála Malinovského, kde jsou do vilové čtvrti velmi nešetrně vloženy tři panelové bytové

domy, dále jsou to sídliště Pod Svahy (1968-1971) a Mojmír II ve Štěpnicích (1970-1980). Na Staré Tenici (1969-1971) můžeme vidět vyspělejší architekturu v podobě zděných bytových domů. [9]

Roku 1962 byl postaven sportovní areál s halou. Koupaliště v blízkosti sportovišť bylo vybudováno v letech 1969-1971 a ledová plocha byla postavena v roce 1973. V 70. letech byl zbourán celý blok lemující Velehradskou ulici, dnes Hradební, ze severní strany, kvůli zlepšení dopravy. V 80. letech byl vyřešen klíčový dopravní problém, bylo přesunuto autobusové nádraží z Palackého náměstí do nového prostoru. [9]

Roku 1972 se opouští poprvé od zástavby údolní nivy, kdy vznikají čtvrtě Nad Šibenicí v Mařaticích, U Bagru v Jarošově a v 80. letech je to výstavba sídliště Východ v Mařaticích. Poslední sídliště vybudované s panelovými bytovými domy je sídliště Louky na východě Jarošova. V roce 1989 se prováděla hustá zástavba řadových rodinných domků v lokalitě Hliník. [9]

Po sametové revoluci v roce 1990 je historické jádro města prohlášeno za městskou památkovou zónu. Od tohoto roku dochází k rekonstrukcím budov právě v historickém jádru města. Zápavy v červenci 1997 vrátily některé rekonstrukce zpět na začátek. Nejvíce zasáhly např. Galerie Slováckého muzea, sklepní prostory jezuitského i františkánského kláštera, oba kostely, muzeum, kino, bývalou synagogu apod. Rekonstrukcí se podařilo veřejnosti zpřístupnit sedm nejvýznamnějších kulturních památek, zrekonstruovat deset veřejných prostranstvích a dvacetí sedmi novými objekty vyplnit proluky a mezery. [9]

Roku 2002 je zastavována oblast mezi Mařaticemi a Jarošovem novou průmyslovou zónou. Nelze taky opomenout kasárny Přemysla Otakara II. V roce 2002 se město stalo jejím jediným majitelem a rozšířilo své území asi o 17 ha, tedy o plochu srovnatelnou s původní rozlohou středověké pevnosti. Od konce roku 2004 začínají přeměny areálu. Objekty jsou přeměněny na obytné domy, domy občanské vybavenosti, administrativní sídla firem a od roku 2006 je vytvořeno

i vzdělávací centrum. Uherské Hradiště se tak stalo vysokoškolským městem. V roce 2004 byl dokončen obchvat ve směru východ – západ. [9]

(viz příloha 39,40)

4.3 REGULACE ŘEKY MORAVY VE 20. STOLETÍ

Řeka Morava byla zregulována postupně v celé délce. Tato práce se však zabývá pouze úseky, které zasahují do města nebo ho ovlivňují.

4.3.1 Uherské Hradiště – Kostelany

Projekt na tento úsek byl dokončen a předán ke schválení 20. června 1908 Ministerstvu veřejných prací a Ředitelství pro stavby vodních drah. Přestože s některými částmi projektu nesouhlasili, na schválených částech práce začaly. Byly provedeny změny např. na materiálu a na trasách, které měly lépe vyhovovat průplavu Dunaj-Odra. Práce měly zajistit ochranu před letními povodněmi v celém úseku. Jarní a podzimní vody měly vystoupit z břehů a zavlažovat předem určené lokality. Mělo být provedeno snížení dna a tím i snížení hladiny, což mělo vést k vybudování městské kanalizace. Morava měla udržet průtok až 753 m³/s, ale právě kvůli plánovaným závlahám byly hráze stavěny jen na průtok 602 m³/s. Řeka měla délku 11 700 m, regulací se zkrátila o 7 791 m. Celá stavba stála 1 707 000 korun, kde byly započítány i peníze za vykoupení pozemků, odvody nemocenské a úrazové pojišťovné za dělníky aj. Běžný metr stavby stál 436 korun. [26]

Úsek byl rozdělen na tři části. První část vedla od Uherského Hradiště, od dnešního Moravního mostu, po konec Štěpnic, druhá část byla od ústí Zlechovského potoka po hospodářský most v Kostelanech a třetí část po okolí ústí Jakubského potoka. [26]

Stavební práce celého úseku začaly v druhé polovině roku 1910. První část Uherské Hradiště – Kostelany I. byla dokončena v roce 1912 a 1918 i zkolaudována.

Při tomto úseku vznikla dvě slepá ramena, Havaj A a Havaj B. Obě ramena leží na pravém břehu. Havaj A je jednostranné zavodněné rameno, dlouhé 550 m a bylo přeměněno na koryto Salašky, která v těchto místech ústí do Moravy. Havaj B je dlouhé 330 m a je uzavřené a zavodněné. Levý břeh řeky Moravy se nezměnil, proto je zaústění Staré Olšavy stejné. [26]

Uherské Hradiště – Kostelany II., druhá část, začala roku 1912, dokončena byla až po první světové válce a zkolaudována roku 1925. Součástí tohoto projektu bylo také zaústění Olšavy do Moravy. Vzniklo několik slepých ramen. Největší je rameno Kopaná, které se skládá ze dvou částí. U soutoku Moravy s Olšavou se nachází rameno U Včelína, které je uzavřené a suché a částečně zasypáno. [26]

Roku 1939 byla Morava zregulována, ale ramena zůstala do té doby napojena na koryto řeky. Roku 1947 začal národní podnik Baťa těžit štěrk a písek z Moravy. Podle dříve provedených studií byla vytipována nejvhodnější ložiska říčního štěrku mezi Uherským Ostrohem a jezem v Kunovském lese. [26]

4.3.2 Kunovský les

Realizace proběhla v letech 1934 až 1938. Ale hned v letech 1939–1941 byla trať opravována po povodních. Tato trať navazovala z obou stran na zregulované úseky, Uherské Hradiště II. a Městskou trať, od ústí řeky Olšavy po město Uherské Hradiště. Délka byla 1,966 km. Důvod tak pozdní regulace byl, že bratři Mayové, vlastníci cukrovaru, byli proti. Cukrovar potřeboval k výrobě vodu a při regulaci by došlo o posunutí toku od podniku asi o 600 m. [26]

Regulace měla chránit obytné domy ve Starém Městě, Uherském Hradišti, dále Zemskou nemocnici a Nová kasárna. Při povodních by se zrychlil odtok vody a došlo by k poklesu hladiny asi o 30 cm. Průtok při povodni by mohl být 750 m³/s. Při stavbě se musel úsek prodloužit asi o 400 m ke Kostelanům, díky výmolům, které vznikly na pravém břehu. K cukrovaru se voda přivedla dvěma propustkami v hrázi a v odstaveném rameni se vybudovala čerpací stanice. Dále byl také

zbudovaný nový jez. Vzniklo nové slepé rameno, Čerták. Nachází se na území Starého Města a dělí se na tři části. První část má délku 1 250 m, druhá část 450 m a třetí část 750 m. [26]

Při budování železnice Břeclav – Přerov a Vlárský průsmyk – Brno vznikla dvě malá slepá ramena, která nesou název Morávka. Leží naproti sobě a jsou dlouhá 500 m. [26]

4.3.3 Městská trať

Trať měřila 1030 m a začínala 700 m nad Moravním mostem. Končila ve vzdálenosti 330 m pod tímto mostem. Cílem regulace této trati byla ochrana pozemků před povodněmi na obou březích. Při regulaci a úpravě řeky se mělo dbát také na provoz plovárny na řece Moravě, který vyžadovali majitelé. Tyto práce byly velmi kvalitní a ve většině se shodovali s kolaudační komisí. Práce začaly roku 1907 a trvaly jen dva roky, ale schváleny kolaudační komisí byly až v roce 1918. [26]

4.3.4 Jarošov – Uherské Hradiště

Tato trať se dá rozdělit na dvě části. První část se nachází na dnešním katastrálním území Uherské Hradiště – město, Jarošov, Mařatice a Staré Město. Druhá část byla na území katastru u obce Jarošov a nejbližším okolí. Obě části vznikaly nezávazně na sobě, jak finančně, tak projekčně. [26]

Schválení projektu bylo 12. června 1909. Regulace se napojovala na již zregulovanou Městskou trať. Úsek měřil 1 453 m a končil těsně před obcí Jarošov. Jedním z hlavních důvodů regulace bylo zaplavování okolních polností a luk. Konečná kolaudace byla 22. října 1912 a celková cena byla 350 800,10 korun. Trať byla dimenzována na maximální průtok 602 m³/s. [26]

Vznikla pouze dvě slepá ramena. Jedním z nich je Mařacké rameno, někdy známé jako Záповěď, díky tomu, že leží v místní části Záповěď, na katastrálním

území Mařatice. S Moravou je spojeno potrubím a proti povodni je chráněno zpětnou klapkou. Zavodněná část ramene má 450 m. [26]

4.4 ŘEKA OLŠAVA

Druhým největším tokem na území Uherského Hradiště je řeka Olšava. Protéká katastrálním územím Míkovice nad Olšavou a vlévá se do Moravy jižně od města. Olšava je také regulována na Q_{100} . Pouze v krátkém úseku zůstal přirozený tok a ten je vyhlášen přírodní památkou Olšava. Jedná se o levostranný přítok řeky Moravy. [8]

4.5 ŘEKA BEČVA

Řeka Bečva je velmi rozmanitá. Všechny toky v povodí Bečvy mají charakter horských toků s významným transportem štěrků. Bečva se dělí na dvě větve: Vsetínskou, pramenící pod Vysokou v nadmořské výšce asi 760 m n. m., a Rožnovskou, která pramení na severním svahu Vysoké. Slévají se pod Valašským Meziříčím a dále pokračují pod názvem Spojená Bečva. Do Moravy se vlévá u Tovačova. Celková plocha povodí Bečvy je 1 626 km². [11]

4.6 ŘEKA DYJE

Délka řeky Dyje je 311 km. Má dvě větve rakouskou (Deutsche Thaya) a moravskou. Rakouská větev je vodnatější, delší a má větší povodí než moravská větev. U nás je však za hlavní uznávána právě větev moravská. Rakouská větev pramení u obce Schweiggersu v Dolním Rakousku. Moravská pramení v katastrálním území Panenská Rozsírka a s Německou Dyjí se slévá u obce Raabs. Dále teče do České republiky nad obcí Podhradí. V horní části se na Dyji nachází přehradní nádrž Vranov, která je jednou z největších údolních nádrží v povodí Moravy. V Dyjskosvrateckém úvalu se nachází její největší přítoky, Svratka

a Jihlava. Vlévají se do Dyje ve střední nádrži vodního díla Nové Mlýny. Dyje se vlévá do Moravy pod obcí Lanžhot. [11]

4.7 BAŤŮV KANÁL

Závlahové a plavební vodní dílo Otrokovice-Rohatec, Závlahový a plavební kanál, Vodní cesta řeky Moravy a průplav Otrokovice-Rohatec, Průplav Otrokovice-Rohatec, Moravská vodní cesta, Moravsko-slovácká vodní cesta. Toto všechno byly názvy kanálu, se kterými se můžeme setkat v historických dokumentech. V současnosti je toto vodní dílo známo jako Baťův kanál. Jeho celková délka je 52 km, z toho asi polovina vede korytem řeky Moravy. [15]

Původně se o stavbě Baťova kanálu neuvažovalo. Stále byla plánována realizace průplavu Dunaj-Ondra. Ve 30. letech 20. století se rozvíjí závlahové systémy pro zemědělství, kde byla vypracována nejlepší síť systému právě pro oblast Otrokovice-Hodonín. [15] [16]

Cesta začínala v Otrokovicích. Z Otrokovic vedla po řece Dřevnici až na řeku Moravu ve Spytihněvi, kde začíná plavební kanál. Po kanálu byla trasa vedená do Starého Města, kde se připojuje zpět na Moravu a po ní vede až do Veselí nad Moravou. Nad Veselským jezerem odbočuje znovu do kanálu, ve Vnorovech křižuje Moravu, ve Strážnici říčku Veličku, odtud přes Petrov směřuje k Rohatci, kde končí. [16]

O výstavbu vodní cesty se zasadila v první řadě firma Baťa. Tomáš Baťa, zakladatel firmy Baťa, chtěl splavnost řeky Moravy hlavně proto, že na Hodonínsku těžil lignit a přeprava po vodě měla zajistit nižší náklady než doprava železniční. Firma slíbila zaplatit polovinu nákladů. [15] [16]

Stavební práce byly zahájeny 16. října 1934 a byly ukončeny ještě před válkou, v roce 1938, kdy byla cesta i závlahový systém uveden do plného provozu. Celkové náklady činily 35 milionů Kč. Stavba kanálu měla snížit nezaměstnanost, proto byly všechny práce provedeny ručně. Na stavbě se podílelo asi 1600 dělníků. [14] [15]

Dne 28. června 1938 proběhla zkušební plavba od Otrokovic po Uherské Hradiště. A již 1. července se uskutečnila zkušební plavba na dvacetikilometrovém úseku Otrokovice – Uherský Ostroh. Poté byl kanál předán do užívání firmě Baťa. K úplnému využití chyběl ještě úsek u Veselí nad Moravou a Strážnice. [15]

Zahájení provozu na Baťově kanálu bylo 2. prosince 1938. Tažný motorový člun s vlečnou lodí projel celý úsek z Otrokovic do Rohatce. [28]

První zkušební plavba se uskutečnila 3. prosince 1938. Firma Baťa dostala kanál do vlastní správy, proto zřídila společnost Morava, moravská plavební akciová společnost se sídlem v nedalekém Zlíně, v jejímž čele byl mimo jiné tehdejší ředitel firmy Baťa Jan Antonín Baťa. [15]

Spolu s regulačními pracemi a výstavbou vodní cesty byl zároveň stavěn závlahový systém. Voda z plavebního kanálu, užívaného současně k závlahám, byla na pozemky rozváděna sítí náhonů ovládaných nápuštnými a zdýmacími stavidly. Trasa náhonů byla volena tak, aby se voda přiváděla do nejvýše položených míst. Odsud voda stékala přelivy do nižších území a přebytky se odváděly do odpadních příkopů. [15] [16]

Během druhé světové války byla plavba zastavena kvůli poškození některých částí kanálu a obnovena byla až roku 1945. Díky ústupu německých vojsk v roce 1945 bylo na Baťově kanále 17 mostů z celkových 25 zbořeno. Poškozeny byly také některé plavební komory a jezy. [15]

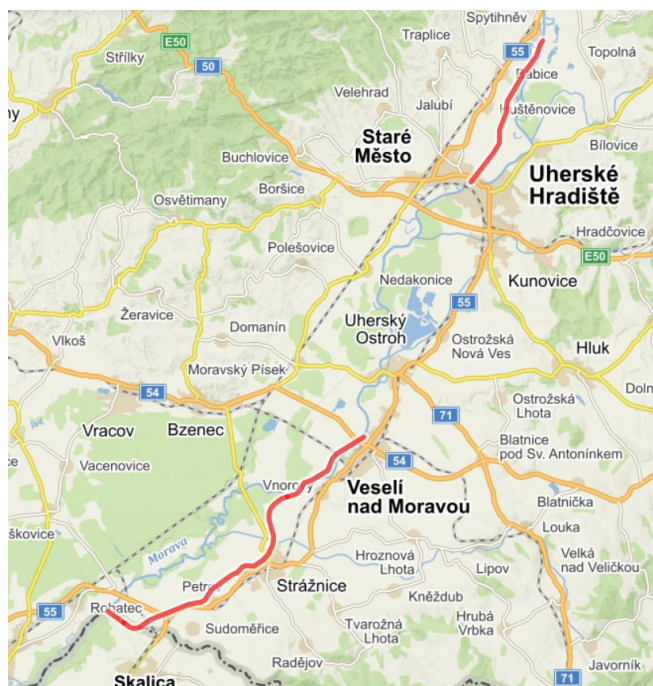
V letech 1947-1951, kdy byla firma Baťa znárodněna a přejmenována na národní podnik Svit, bylo upuštěno od převozu lignitu. Provoz se od roku 1960 v podstatě zastavil a stavba chátrala, zařízení na plavebních komorách korodovalo, komory a cesta se zanášely. Roku 1972 federální ministerstvo dopravy zrušilo pro kanál status vodní cesty. V tomto roce přešel pod správu Povodí Moravy, podnik se zaměřoval na provoz a využití vodních toků. Závlahová síť byla zanedlouho odstraněna. [14] [15]

Téměř po třiceti letech, na konci 80. let 20. století, se začal kanál zprovozňovat pro plavební účely. Měl být obnoven pro plavbu nákladní a pro dopravu štěrkopísku. Toto měla být jen první etapa, kdy mělo postupně docházet k dalšímu zprovoznění, až po napojení na Dunaj. [15] [16]

Změnou režimu nedošlo k těmto požadavkům a práce byly zastaveny. Zprovozněn byl jen úsek Spytihněv-Staré Město. Správcem zůstalo Povodí Moravy, které provádělo jen potřebné práce. [15]

Až v roce 2002 byla vodní cesta obnovena rekonstrukcí PK Petrov a pojmenována Bařův kanál. Od tohoto roku byl kanál postupně elektrifikován, rekonstruován a automatizován. Činnosti byly provedeny pouze v původním rozsahu, kanál nebyl modernizován. Také nebyla zajištěna průplavnost v celé délce pro větší plavidla. [15]

V současnosti je kanál splavný od Kroměříže do Hodonína, ale je zde několik překážek. První překážka je, že na severní straně chybí plavební komora na bělovském jezu u Otrokovic, úsek tak není napojen na zbytek vodní cesty. A druhá překážka je v jižní části, kde chybí plavební komora v Sudoměřicích. Na vodní cestě je 13 jezů a 13 plavebních komor, z toho 11 je plně automatizovaných. Nákladní plavba zde nefunguje, kanál je využíván jako turistická vodní cesta. Plavební sezóna je zpravidla od května do října. [15]



*Obrázek 6: Mapa Baťova kanálu
[zdroj: 27]*

4.8 CHRÁNĚNÉ KRAJINY

Katastrálním územím Uherského Hradiště prochází malý úsek nadregionálního biokoridoru 154 (mesofilní hájové bioty) a zejména nadregionální biokoridor K 142, který se člení do dvou samostatných větví: vodní větve, která je trasovaná tokem Moravy – a nivní větve trasována lužními lesy podél řeky Moravy. [8]

Dále se na území Kunovic nachází regionální biocentrum Kunovický les, který jižně přiléhá k Uherskému Hradišti. Lokální úroveň zastupují biokoridory vodního (mokřadního) a lesního typu vegetace. [8]

Na území města jsou dvě přírodní památky. PP Olšava, zasahující do území obcí Uherské Hradiště, Popovice a Podolí, byla vyhlášena 16. 9. 1999. Její celková rozloha je 3,4361 ha, z toho se 1,55 ha nachází na území Uherského Hradiště. Jedná se o přirozený neregulovaný úsek řeky Olšavy. [8]

Další přírodní památkou je PP Rochus. Původně byla jen evropsky významnou lokalitou soustavy NATURA 2000. Park Rochus se nachází na území o rozloze asi

58 ha a leží na severovýchodně od Uherského Hradiště, mezi částmi Jarošov a Mařatice, ve svahu Černé hory. [8]

K této oblasti neodmyslitelně patří lužní lesy. V dnešní době patří k nejohroženějším lesům v Evropě, strukturou porostu a charakterem se nejvíce, z lesů mírného pásu, podobají deštnému pralesu. Jsou pravidelně zaplavovány převážně jarní kulminací vodních toků a úroveň hladiny podzemní vody je vysoká. Lužní lesy se dají rozdělit na měkké lesy a tvrdé lesy. Měkké lužní lesy bývají v nejnižších místech údolních niv, v zálivech, meandrech, a sníženinách mrtvých a slepých ramen. Bývají pravidelně zaplavovány povrchovou vodou. Tvrdé lesy navazují na měkké. Rostou ve vyšších a sušších oblastech údolních niv. Záplavy se vyskytují kratší dobu než v měkkých lesích. Podzemní voda v průběhu roku není ustálená, mění se v závislosti na hydroklimatických podmínkách. [8] [16]

4.8.1 Kněžpolský les

Evropsky významná lokalita se nachází na nivě řeky Moravy mezi obcemi Jarošov, Kněžpole a Babice. Rozloha je asi 521 ha. V této lokalitě se nachází mnoho meandrů a mrtvých ramen řeky Moravy. Právě díky ramenům zde žije velké množství druhů rostlin a živočichů. Velkou rozlohu zabírá lužní les, který je předmětem ochrany této lokality. [15] [16]

4.8.2 Čerták

Přírodní památka se nachází na okraji Starého Města u Uherského Hradiště. Jedná se o odstavené rameno řeky Moravy, které vzniklo při její regulaci. Nachází se zde organické sedimenty a velký počet meandrů, které zapříčinily vznik slepých ramen řeky Moravy. [15] [16]

4.8.3 Na letišti

Přírodní památka „Na letišti“ leží na levém břehu Moravy u otrokovického letiště. Rozlohu má okolo 3,3 ha a tvoří ho odstavené rameno Moravy s přilehlou krajinou. Odstavené rameno vzniklo díky regulaci Moravy, která probíhala začátkem 19. století, a je předmětem ochrany této oblasti. Vyhlášena byla jako státní přírodní rezervace 4. července 1956 a 6. února 1997 byla přehlášena na přírodní památku. [16]

4.9 POVODÍ MORAVY A ZÁVOD STŘEDNÍ MORAVA

Podnik Povodí Moravy vznikl v roce 1966. Jeden z hlavních důvodů vzniku byla katastrofální povodeň v roce 1965, která proběhla na větší části jižní Moravy a na jižním Slovensku. Bylo řečeno, že dosavadní péče o toky je nedostatečná a vznikl nový samostatný orgán státní správy Ústřední správa vodního hospodářství. Dne 1. července 1966 vzniklo Ředitelství vodních toků (ŘVT) se 6 základními organizačními jednotkami: Správy povodí. Jednalo se o řeky Vltavu, Labe, Ohři, Berounku, Moravu a Odru. [11] [17]

Správa Povodí Moravy byla rozdělena na ředitelství se sídlem v Brně a tři závody: Dyje sídlící v Brně, Horní Morava v Olomouci a Střední Morava v Uherském Hradišti. Závody se ještě dále dělí na provozy, výkonné složky. Pro Střední Moravu to jsou Uherské Hradiště, Veselí nad Moravou, Zlín, Břeclav a Dolní Věstonice. [11] [17]

Hlavní cíle této nové organizace byly obsaženy ve zřizovací listině, která vymezila jako hlavní předmět činnosti: správu, provoz a údržbu vodních toků a vodohospodářských objektů a zařízení na nich, dále zajišťování dodávky vody z vodních toků a nádrží v rozsahu vodohospodářských povolení, zajišťování ochrany před povodněmi, přípravu a realizaci vodohospodářské výstavby, provádění oprav stavebních, dopravních a mechanizačních prostředků, provádění projekčních a geodetických prací, rozborů vod a činností související se Státním

vodohospodářským plánem. Území, které spadá pod správu Povodí Moravy má plochu 21 423 km². [11] [17]

První sídlo závodu Střední Morava bylo v Nádražní ulici, v Uherském Hradišti. Dnes je přestěhováno na Moravní náměstí v Uherském Hradišti. Závod získal své zaměstnance především delimitací z okresních vodohospodářských správ okresů Zlín, Hodonín, Kroměříž, Vyškov a Uherské Hradiště. Ke konci roku 1966 byl počet zaměstnanců 112. Do roku 1989 probíhalo stále navyšování zaměstnanců, kdy byl počet zaměstnanců kolem 250, úkolů, ale také vybavenosti podniku, především těžkou technikou. [11] [17]

V současnosti je v závodu Střední Morava 196 zaměstnanců a spravuje území dvou krajů, Jihomoravského a Zlínského, o rozloze 5 841 km². Celkem má na starost 3 106 km vodních toků, 10 přehrad, 35 jezů, 38 malých vodních nádrží, 589 km ochranných hrází a 13 plavebních komor. Od května do června, v plavební sezóně, má závod ještě dalších 11 pracovníků na obsluhu komor. [11] [17]

5 POVODNĚ V UHERSKÉM HRADIŠTI NA ŘECE MORAVĚ A OLŠAVĚ

- 1609 červenec – Morava i Olšava

Řeka Olšava se při bouřce rozvodnila, zaplavila trávník od Kunovic po Uherské Hradiště. Odnese obilí, seno a úly. Morava se rozlila na staroměstské louky. [28]

- 1652 červenec – Olšava

Od 7. do 21. července 1652 trvale pršelo. 22. července přišla povodeň od Uherského Brodu až do Uherského Hradiště. Voda s sebou brala obilí a zaplavila trávníky kolem města. Po dobu 4 týdnů nebylo možno z města vycházet ani vyjet, ve městě se jezdilo na lodích, protože na obou náměstích a v Prostřední ulici voda sahala až do pasu. Obyvatelé chytali na obou náměstích ryby do sítí a v zatopeném kostele plavaly lavice. [28]

- 1656

V roce 1656 velká voda pronikla městskými hradbami a zaplavila celé město. Obyvatelé se plavili po ulicích na člunech, mnozí museli opustit svá obydlí, protože byla zaplavená. Ve městech chytali lidé do sítí ryby, které připlavaly ze zničených okolních rybníků. Zátopa trvala celý týden. V kostele muselo být postaveno lešení, aby se lidé mohli zúčastnit mše. Město vypadalo jako italské Benátky. [28]

- 1715 květen – Morava

Začalo pršet 25. května a nepřerušeně pršelo pět dní. Voda se tlačila i do brány, strhla mosty, hatě a lávky. Až 6. června se začaly mosty a lávky spravovat, ale do města se ještě jezdilo pouze na lodi. [28]

- 1769 srpen – Morava

Řeka Morava se rozvodnila tak, že mnoho nechybělo, aby se voda na staroměstské straně přes bránu a most do města vlila. [28]

- 1910 září – Olšava

I když se povodeň nedotkla přímo Uherského Hradiště, přesto se její obětí stali občané města. Po vydatných deštích 6. září zaplavila řeka Olšava Kunovice až do výšky 2 m. Ničivý účinek vod znásobila vratná povodňová vlna, která vznikla od náspu železniční trati Vlárské dráhy. Na pomoc obyvatelům obce vyslal starosta Uherského Hradiště místní sbor hasičů a členy Českého veslařského klubu. Velká voda pobořila v obci na 200 stavení, desítky dalších poškodila a nejhorší obětí bylo šest lidských životů. Při povodni zahynuli kunovští občané a tři zachránci. Protože povodeň přišla až k večeru, záchranné práce probíhaly po celou noc. Pro dopravu lodí z hradištského veslařského klubu byl před půlnocí vypraven zvláštní vlak. Celkové škody v Kunovicích byly odhadnuty na dva miliony korun, na 200 domů bylo pobořeno a dalších asi 200 silně poškozeno. 1000 obyvatel se tak ocitlo bez přístřeší. Toutéž povodní byl silně zasažen také Uherský Brod. V Uherském Hradišti kvůli rozvodněné Olšavě došlo na čas k problémům se zásobováním potravinami, zejména mlékem. [28]

- 1919 červenec – Olšava

Po čtrnáctidenních deštích se v červenci rozvodnily řeky Dřevnice, Březnice a Olšava tak, že bylo zaplaveno celé Pomoraví od Tlumačova po Veselí nad Moravou. Na Olšavě dovršilo zkázu protržení hráze luhačovické přehrady 9. července. V Podolí, Míkovcích a Kunovicích bylo strženo či poškozeno 50 stavení, negativní roli sehrál násep Vlárské dráhy, od něhož se odrazila vratná povodňová vlna. Povodní bylo postiženo také Uherské Hradiště, protože voda protrhla železniční trať, zaplavila nemocnici, „Úřednickou čtvrt“, sirotčinec

a vojenské sanitní skladiště. Díky zásahu vojenské posádky se podařilo udržet hráz mezi Úřednickou čtvrtí a městem, jinak by byly škody daleko větší. [28]

- 1930 říjen – Morava

V září a říjnu vydatně pršelo. V důsledku těchto srážek se krajina mezi Babicemi, Huštěnovicemi a Uherským Hradištěm proměnila v jezero, ve Starém Městě byla zaplavena polovina obce. V Uherském Hradišti se záplavy nedotkly města, ale voda se vylila u Kunovského lesa a 31. října zaplavila nemocnici. Teprve po šesti dnech, 5. listopadu, začala voda opadávat. [28]

- 1997 červenec – Stoletá povodeň ve městě [28]

5.1 POVODEŇ 1997

Srovnatelné povodně zasáhly Moravu a Čechy v letech 1890, 1897, 1905 a 1907. Mohutné srážky zejména na severní Moravě ve dnech 3. až 5. července způsobily, že došlo ke katastrofálním povodním nejprve na severu Moravy a ve Slezsku, následně pak povodňová vlna postupovala na jih a voda z řeky Moravy zaplavila prakticky všechna místa a města podél celého jejího toku. Přítoky řeky Moravy vytvářely povodňové vlny, které se spojily 9. července do povodňového průtoku. V červenci roku 1997 nastaly extrémní úhrny srážek, které trvaly nepřetržitě čtyři dny s různými intenzitami, hlavně na severní a severovýchodní Moravě. Záplavová vlna přicházela dlouhodobě s průtokem přes 1000 m³/s. V úseku mezi Kroměříží a Spytihněví byla šířka rozlivů od 1 km po 5 km. Koryto řeky Moravy nevydrželo vlivem dlouhotrvajícího a masivního podmáčení. [18] [19] [28]

Dne 7. července se vylila voda z Baťova kanálu a Morava se rozlila do lesa proti Nedakonicím. 9. července byla první protržena hráz nad městem u tzv. Koňova, katastrální území Huštěnovic, a voda se valila do Rybáren a následně do Starého Města. Průtok byl asi 900 m³/s. [18] [19] [20]

Ve čtvrtek 10. 7. byly zaplaveny Rybárny, v noci z 10. na 11. 7. byla evakuována část obyvatel z nejvíce ohrožených oblastí (ulice Na Zápovědi), v pátek 11. 7. byl uzavřen most přes Moravu a brzy na to zaplaveno autobusové nádraží, obě hlavní náměstí, večer potom sídliště Na Rybníku a Pod Svahy, Smetanovy sady. [18] [19] [20] [28]

11. července přišlo protržení levé hráze ve městě, kdy průtok dosahoval až 1030 m³/s. Další protržení bylo u Mesitu. A poté byla protržena levá část hráze pod Jarošovem. Voda se valila do města po celé čtyři dny. [18] [19] [28]

V noci z 11. na 12. 7. bylo zaplaveno sídliště Štěpnice, náměstí Republiky a Svatováclavská ulice. Útočištěm pro evakuované obyvatele se stalo sídliště Východ, následně pak byli lidé odváženi do okolních obcí. V sobotu 12. 7. byla evakuována nemocnice, pacienti byli odvezeni do nemocnic v okolních městech. Od 15. července začala voda opadávat, ale hned další víkend následovaly nové dešťové vlny a řeka znovu stoupla. [18] [19] [28]

V Uherském Hradišti byly zaplaveny obytné části města, průmyslové závody, komunikace byly neprůjezdné. Šířka rozlivů byla až 4 km. Na okrese bylo zasaženo 32 obcí a evakuováno 20 tisíc obyvatel. [18] [19]

Celkově bylo postiženo 287 obcí a měst a evakuace proběhla asi v 80. Došlo k úmrtí 25 osob. Povodní bylo zničeno celkem 120 km komunikací a 75 km železničních tratí, 200 silničních mostů a 16 železničních mostů. Lidé byly odříznuti od zdrojů pitné vody a od elektřiny, plynu a telefonního připojení. Mimo provoz byly čistírny odpadních vod. Také došlo k přerušení výroby v průmyslových závodech. Byla znehodnocena zemědělská půda a došlo k úhynu velkého množství domácí a divoké zvěře. Celkové škody se odhadovaly na více než 20 mld. Kč. [18] [19]

Ze 3 957 km toků ve správě Povodí, bylo zasaženo záplavami 1 861 km. V Uherském Hradišti byla nejvíce postižena památková zóna asi 40 ha, kdy v některých místech voda stála až 14 dní. Škoda na památkových objektech byla

odhadnuta až na 85 mil. Kč, celkem to bylo 1,2 miliardy Kč. Současného zastavěného území Uherského Hradiště, Starého Města a Kunovic bylo zaplaveno 600 ha, z toho 384 ha území bylo v Uherském Hradišti, a asi 1 000 ha zemědělské půdy. Povodeň nebourala domy přímo, ale ke stavebním škodám, statickým poruchám a destrukcím docházelo v důsledků dlouhodobého zaplavení a podmáčení. Po povodni bylo kolem 600 bytů, které nebyly obyvatelné. Došlo ke zdemolování 1 domu v UH, 11 v Rybárnách a 82 ve Starém Městě. Povodeň si vyžádala evakuaci 14 tisíc obyvatel města. [18] [19]

Závod Střední Morava řešil v Uherském Hradišti převážně obnovy a rekonstrukce hrází. Jednou z největších oprav pro tento závod byla rekonstrukce jezu Veselí nad Moravou. [18] [19]

5.1.1 Postupnost zaplavení v městě a okolí

8. července Rybárny a Luční čtvrť ve Starém Městě.

9. července Trávník ve Starém Městě, centrální části

11. července Mařatice, centrální zóna, Městská památková zóna

12. července Zbývajíc část Uherského Hradiště, areál nemocnice, sídliště Mojmir I a II [19]

(viz příloha 41)

5.2 PROTIPOVODŇOVÁ OPATŘENÍ

Po povodni v roce 1997 byly zhodnoceny dosavadní ochrany, které byly nedostačující. Hráze Moravy byly dimenzovány na průtok $700 \text{ m}^3/\text{s}$ a účinnost byla ještě snížena zanedbanou údržbou až o 100 m^2 . Nad průtok $700 \text{ m}^3/\text{s}$ došlo k vybřežení. Při povodni byly protrženy hráze kvůli podmáčení a také kvůli jejich nedostatečnému odvodňování, protože některé původní propustky byly v minulosti zasypány. Baťův kanál měl plnit retenční a odlehčovací funkci pro řeku

Moravu. Velké množství vody během záplav však nepojmul a došlo k vybřežení 7. července 1997. [11] [18] [19]

Nový územní plán Uherského Hradiště byl dokončen v roce 2002. Bylo vymezeno nově inundační území a zahrnuta byla protipovodňová opatření v podobě úpravy koryta a ohrazování řeky Moravy, suchý polder severní a jižní, inundační most a inundační prostupy, průtočné území a odvodnění bezodtokových van. [18] [19]

Hlavní protipovodňovým opatřením v Uherském Hradišti přišlo po velké povodni v roce 1997. Byl to podprogram 129 123 Podpora Protipovodňových opatření podél vodních toků. Zajišťoval zvýšení kapacity koryta I. etapy. [17]

Velký vliv při povodni ve středním a dolním úseku Moravy a Bečvy měly inundační území. Pro naplnění inundačních území vodou došlo pouze k vybřežení vod z koryt u neupravených i upravených toků bez protipovodňových hrází. U území s hrázemi došlo k přelití ochranných hrází. V důsledku inundací došlo k částečnému snížení kulminačního průtoku. [11] [18]

Současná protipovodňová opatření Povodí Moravy jsou nádrže, ochranné hráze, poldry a úpravy toků. Nejblíže Uherskému Hradišti se nachází nádrž Luhačovice, která má retenční objem 1,6 – 1,9 mil. m³. [11] [18]

5.2.1 Ochranné hráze

Nejdůležitějšími úpravami toků je výstavba ochranných protipovodňových hrází. Výstavba hrází zvýší účinky povodňové ochrany. Jsou budovány v těsné návaznosti na toky, anebo v odsazených polohách. Největší takové úpravy proběhly na řece Moravě na úseku Olomouc-Hodonín, díky povodni, která oblast postihla na konci 19. století. [11] [18]

Zvýšení kapacity koryt se provádí u všech větších toků v dolních a středních úsecích. Minimální úpravy nebo toky zcela bez úprav jsou v horních úsecích. Realizace úprav se provádí především v obcích. Ve městech se staví větší koryta

k vyšší ochraně majetku. Jedná se především o města s počtem obyvatel nad 10 tisíc. Ochrana má být dimenzována na stoletou vodu. [11] [18]

V povodí Moravy je vybudováno přes 617 km ochranných hrází. V městech jsou dimenzovány na stoletou vodu, v polních tratích pak na desetiletou až dvacetiletou vodu. [11] [18]

5.2.2 Nádrže

V povodí řeky Moravy je 34 významných údolních nádrží. Většina větších nádrží se nachází v povodí Dyje. Slouží na regulování toků a zajištění požadavků na odběry vody. Mají také velký význam na povodňovou ochranu, chov ryb a dají se využít pro vodní energii. Ochranné podmínky mají především pro obce, které leží bezprostředně pod těmito přehradami. Proto jsou budovány u velkých měst, průmyslových celků nebo velkých území. [11] [18]

Byly vybudovány až v druhé polovině 20. století, nejvíce z nich v letech 1970-1990. Roku 1966 bylo na území povodí Moravy vybudováno 14 údolních nádrží. [11] [18]

5.2.3 Poldry

Na řece Moravě máme celou řadu poldrů. Je to speciální povodňová ochrana v zemědělských a lesních oblastech, kde je možné provést řízenou záplavu s minimálními škodami. [11] [18]

Některé jsou spíše s lokálním významem, jiné jsou významné pro větší oblasti, jako např. poldr na soutoku Dyje a Moravy. Pro českou stranu je významný spíše v tom, že řízeným odlehčením lze zabránit neřízenému přelití hrází a jejich následné erozi. Rakouské a Slovenské republiky zabezpečuje ochranu a snížení povodňových průtoků. [11] [18]

5.2.4 Jezy

Slouží především ke stabilizaci hladiny v daném úseku, zmírňují spád toku, umožňují odběry vody a nátok do bočních náhonů. Dále jsou využívány pro energetické využití, plavbu, rekreaci, ovlivňují hladinu podzemních vod a zvyšují infiltraci povrchových vod. [11] [18]

Většina jezů byla zřízena již ve středověku a díky postupným přestavbám se dochovaly do dnešní doby. Povodně také zapříčinily mnohdy výstavbu moderních nových jezů. Na řece Moravě je nejstarší dochovaný jez u Řimic, který byl vystavěn asi v 50. letech 14. století za markraběte Jana Jindřicha, bratra císaře Karla IV. Pohyblivé jezy se na řece Moravě stavěly v letech 1923-1945. [11] [18]

6 NÁVRHY NA VYUŽITÍ ŘEKY A NÁBŘEŽÍ

V této kapitole jsou popsána možná využití řeky a jejího nábřeží, protože město s řekou jsou spjatá už od nepaměti. V dnešní době je řeka Morava spíše hranicí mezi Uherským Hradištěm a Starým Městem, proto se jejich spojení nabízí.

6.1 PROJEKTY JINÝCH EVROPSKÝCH MĚST

V práci jsou popsány projekty jiných evropských zemí jako inspirace pro město Uherské Hradiště.

6.1.1 Lipsko, Německo

Lipsko se nachází na severozápadě německé spolkové země Sasko. Město leží na soutoku tří řek Bílý Halštrov, Pleiße a Parthe.

Ve 40. letech 20. století byly lipské řeky kontaminovány průmyslovými odpadními vodami a splašky. Voda tak byla zdravotně závadná a zapáchala. Proto se v letech 1951-1956 překryl mlýnský náhon Pleiße a byl zaústěn pod zem. Mlýnský náhon Elster byl o deset let později také zasypan. Město tak přišlo o dva významné prvky historického centra. Na konci roku 1980 byla iniciována obnova toků převážně umělci a architekty. Roku 1996 byl uskutečněn první krok obnovení, a to odkrytí mlýnského náhonu Pleiße. Rekonstrukce byla dokončena roku 1999. [30]

Jedním z nejvýznamnějších prvků obnovy mlýnského náhonu je nábřeží Mendelssohnufer dlouhé asi 75 m. V roce 2007 byl uskutečněn projekt, kde byla navržena zelená plocha ve tvaru trojúhelníku se schody a zelenými pásy vedoucí k vodnímu toku. Budova lipské univerzity a Nejvyššího správního soudu mohou připomínat menší náměstí, a právě pod touto plochou se nachází tři podlažní podzemní parkoviště. Jedna ze zdí garáže tvoří zároveň přístavní hráz. Nově vytvořená zelená plocha, nese název slavného hudebního skladatele Felixe Mendelssohna-Bartholdyho a při pohledu shora připomíná notovou osnovu.

Autory projektu jsou GFSL Clausen + Scheil a RKW Rhode Kellerman Wawrowsky.
[30]



*Obrázek 7, 8: Mendelssohnufer
[zdroj: 30]*

6.1.2 Hamburk, Německo

Je druhé největší město Německa a jeho největší přístav. Nachází se na severu země, protéká jím řeka Labe ústící do Severního moře.

Jedná se o přestavbu území bývalého hamburského přístavu. Prostory HafenCity (dnešní název zóny bývalých přístavních skladišť a zařízení) jsou propojeny v souvislou soustavu, avšak se velmi rozlišují, díky morfologickým a hydrologickým podmínkám města. Kvůli kolísání hladiny, jsou rozlišeny plochy na plochy, které i při větším vzedmutí hladiny zajišťují průchodnost i průjezdnost území, a na plochy, které mohou být zaplaveny. Vyzdvihly se domy nad terén a vznikla tak souvislá promenáda. Výškové rozdíly umožňují příležitosti pro sednutí. Autorem je španělské architektka Tagliabue z ateliéru Miralles Tagliabue EMBT. A právě ve zvlněných betonových lavičkách, pestrobarevných mozaikách na zemi i zídkách nebo ve stylizovaných stožárech lamp nalézáme prvky, které jsou realizovány i v Barceloně. [5]



*Obrázek 9, 10: Realizace HafenCity v Hamburgu
[zdroj: 31]*

6.1.3 Lublaň, Slovinsko

Lublaň je hlavním městem Slovinska a jejím centrem protéká řeka Lublaňka.

Úpravy nábřeží a mostů Josipa Plečnika ze 30. let 20. století se staly nejvýznamnějšími veřejnými prostory města. Na tyto úpravy navázala roku 2004 městská rada. Břehy dosud obklopující doprava a parkoviště se měla stát součástí historického jádra. Asi dvoukilometrový průběh řeky centrem i její přítoky, spojovací kanál, ale i ulice a náměstí navazující v příčném směru na řeku, byly součástí tohoto projektu. Na realizaci se podílelo 8 architektonických ateliérů, např. Boris Podrecca, Jurij Kobe, BB arhitekti, Atelje Vozlič. Byl vytvořen souvislý průchod podél toku řeky, sestup k hladině, nástup na výletní lodě, nové kavárny nebo jen posezení. Ale také nové většinou pěší mosty. Jedním z mostů, Řeznický most, realizovaný od Jurije Koba je široký 17 metrů. Svou šířkou by se dal považovat nejenom za spojnicí břehů, ale právě za náměstí nad řekou. Je s částečně prosklenou mostovkou, zábradlím z ocelových lan a se sochami Prométhea, Adama a Evy. [5]



*Obrázek 11, 12: Realizace nábřeží v Lublani
[zdroj: 32]*

6.1.4 Hranice na Moravě, Česká republika

Město leží v okrese Přerov v Olomouckém kraji asi 23 km severovýchodně od Přerova. Městem protéká řeka Bečva.

V roce 2020 město začalo s výstavbou protipovodňových opatření na řece Bečvě a po dokončení chce uskutečnit návrh na zapojení nábřeží do struktury města a vybudovat klidovou zónu pro město. Dojde k rozšíření jezu a výstavbě nových protipovodňových zdí. Zvyšování postihne hliněné valy pod mostem na obou stranách řeky. K vodnímu toku budou vybudovány schodiště, aby město zůstalo v kontaktu s vodou. Protipovodňová zeď, která bude postavena, je příprava na budoucí cyklostezku, která tudy povede. Město na tuto cyklostezku zpracovává projekt na stavební povolení. Po dokončení této části přijdou i úpravy na uspořádání veřejného prostoru kolem řeky. Architekt Tomáš Kočnar vypracoval studii zapojení nábřeží do urbanistické struktury města Hranice nad Moravou a do oddychové zóny v přírodním pásmu směrem k lázním Teplice nad Bečvou.
[33]



*Obrázek 13, 14: Vizualizace možné podoby nábřeží
[zdroj: 33]*



*Obrázek 15: Vizualizace možné podoby nábřeží
[zdroj: 33]*

6.1.5 Bojkovice, Česká republika

Bojkovice je město ve Zlínském kraji poblíž slovenských hranic. Je vzdáleno přibližně 12 km od Uherského Brodu a protéká jím řeka Olšava.

Projekt měl za úkol vybudování multifunkčního městského prostoru pro konání kulturních akcí, ale také poskytnutí odpočinku pro normální den obyvatel. Místo bylo vybráno díky svému umístění v centru města a kvůli analýzám frekvence pohybu obyvatel mezi budovou „Penzionu“, objektem městského úřadu a okolní vybaveností. Realizace začala v dubnu roku 2014 a o rok později náměstí obdrželo cenu novinářů Stavba roku 2015 a bylo pojmenováno Tillichovo náměstí. [34]

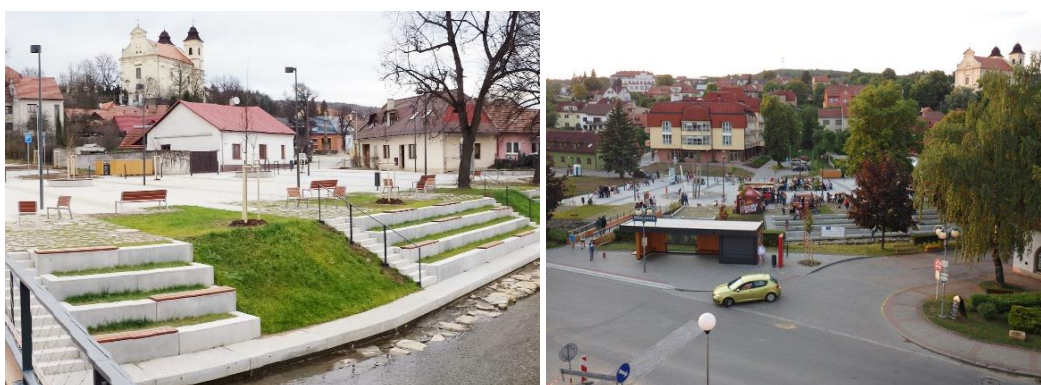
Před rokem 2014 bylo náměstí ve špatném stavu a bylo zde parkoviště. Součástí nového projektu byla nejenom přestavba náměstí, ale i nová lávka pro pěší,

směřující svou osou na střed vodního toku, a autobusová zastávka s integrovaným prodejním stánkem. Z náměstí je atraktivní pohled na dominantu města, kostel. Náměstí je dlážděno kombinací velkoformátové dlažby a tmavými pásy žulových kostek do tvaru vějíře. Dlážděná část je od řeky oddělena zatravněnou dlažbou v kombinaci se zatravněnou plochou. Zde se nacházejí lavičky s výhledem jak do centra, tak směrem k řece. Nejvýraznějším prvkem jsou terasy s funkcí sedacích schodů, které umožňují bezprostřední kontakt s vodou. Na projektu se podílelo i VUT Fakulta stavební a architekti např. T. Abrahámová, P. Hendrych, E. Koniasová, Tomáš Pavlovský aj. [34]



Obrázek 16, 17: Ukázka náměstí před rokem 2014

[zdroj: 35, 36]



Obrázek 18, 19: Ukázka náměstí po roce 2014

[zdroj: 35, 36]

6.2 VYMEZENÍ ÚZEMÍ V UHERSKÉM HRADIŠTI

Jedná se hlavně o území kolem řeky Moravy na katastrálním území Uherského Hradiště, na levém i pravém břehu. Dále jde o propojení historického centra s řekou.



*Obrázek 20: Mapa vymezení území
[zdroj: 27]*

Město Uherské Hradiště vypsalo v roce 2017 soutěž „Revitalizace nábřeží řeky Moravy“. Cílem soutěže je nalezení nejlepšího komplexního urbanistického a krajinářského řešení propojení centra města s řekou. Jsou tu vyznačena místa, které by město chtělo s řekou propojit. [21]



Obrázek 21: Mapa vymezení území soutěže
[zdroj: 21]

Legenda:

A – plánovaný dopravní most přes řeku

B – budova Policie ČR

C – komplex budov gymnázia

D – budoucí pěší a cyklo lávka

E – Slovácké divadlo

F – Veslařský klub

H – areál Povodí Moravy

Tmavě modrá čára – oblast návrhu

Světle modrá čára – hranice území navazující na řešené území

6.3 NÁVRH

V bakalářské práci je navrženo využití nábřeží a propojení s městem Uherské Hradiště. V práci jsou uvedeny návrhy, které město požaduje, a také mé vlastní návrhy. Na všechny návrhy je brán ohled i z hlediska případného zvýšení hladiny vody.



Obrázek 22: Schéma nábreží v Uherské Hradišti

[zdroj: vlastní zdroj]

Legenda:

B – budova Policie ČR

C – komplex budov gymnázia

D – budoucí pěší a cyklo lávka

E – Slovácké divadlo

F – restaurace Koruna

G – Veslařský klub

1 – plocha budoucího parku

2 – plánovaná náplavka se sedacími schody

3 – Plánovaný sestup k hladině

Č. 123 – dům, ve kterém je průchod plánovaného propojení centra s řekou

Tmavě modrá čára – současné sestupy k hladině

Světle modrá čára – cesta propojení města a řeky z Mariánského náměstí

Světle zelená čára – cyklostezka

6.3.1 Propojení břehů

Propojení břehů je navrženo jak pro silniční dopravu, tak pro pěší společně s cyklodopravou. Je počítáno s plánovaným dopravním mostem přes řeku (A), který bude v budoucnu navazovat na Velehradskou třídu směrem od města Kunovice. Následně bude most napojen na obchvat R55, který je stále ve stádiu přípravy. Vybudováním mostu přes řeku by se měla odlehčit doprava v centru města.

Dále je plánovaný pěší most a cyklolávk (D). Most má zkrátit obyvatelům Rybáren cestu do centra města Uherského Hradiště. Měl by navazovat na ulici U Brány, která vede vedle budovy Slováckého divadla, a na druhé straně navazovat na Moravní nábřeží v části Rybárny.

6.3.2 Zpřístupnění budov

Jedná se o budovy na levém břehu řeky Moravy, areál TJ Sokol, Gymnázium Uherské Hradiště a budova Policie ČR. V současné době se za budovami nachází ohraničení, které znemožňuje přístup k vodě.

Gymnázium požaduje fyzické uzavření areálu, nikoli však vizuální. V současné době se za komplexem nachází zeď, což prostor uzavírá. Proto je zde navrženo jiné ohraničení komplexu, které zvětší prostor vizuálně.

TJ Sokol, který vlastní například budovu Slováckého divadla nebo restauraci Korunu, žádné připomínky nemá, a proto je navrhnuo otevření budov k vodě a tím vizuální zvětšení prostoru. Za restaurací Koruna by mohla být zřízena zahrádka, která by skýtala výhled na řeku a nábřeží.

6.3.3 Propojení města s řekou

Propojení historického centra s řekou by bylo možné z Mariánského náměstí přes budovu č. 123, kde sídlí například Malá scéna Slováckého divadla. Průchodem v budově se dostaneme na nádvoří, kde by mohl být zřízen chodník k hlavní silnici

– Velehradské třídě. Přes cestu by byl zřízen přechod pro chodce se signalizací přímo navazující na průchod nebo by bylo možné nadále využívat stávající přechod pro chodce, který je o několik metrů dál přímo před vstupem do Slováckého divadla. Další variantou je zbudování lávky přes Velehradskou třídu. Dále cesta pokračuje ulicí U Brány, zde by proběhla rekonstrukce chodníku. Na konci této ulice, tzn. u vodního toku, je počítáno s mostem do části Rybárny.

Cestu bude třeba upravit jak fyzicky, tak vizuálně, aby lákala lidi směrem k vodě. Doplnění cesty o ukazatele a směrovky je nasnadě.

6.3.4 Cesty k hladině řeky

Návrh obsahuje také přístup přímo k vodě. Ten by byl mezi komplexem gymnázia a budovou Policie ČR. Některé současné sestupy by byly opraveny.

6.3.5 Cyklostezka

Nabízí se oprava stávající cyklostezky v některých úsecích, úprava nájezdů a výjezdů na cyklostezku směrem od města.

6.3.6 Park

Na pravém břehu řeky Moravy, na území Rybáren, je navržen park s dostatečným mobiliářem, úprava stávajícího dětského hřiště a zázemím pro menší občanské vybavení (občerstvení) – nejlépe pojízdný vůz, který by byl v případě zvýšení hladiny převezen na bezpečné místo. U dětského hřiště by muselo být kolem vody zřízeno ohrazení pro bezpečnost dětí.

Stávající dětské hřiště by bylo zachováno, upravena by byla plocha okolo a také přístup na náplavku a vybudování schodů.

6.3.7 Sedací schody a náplavka

V neposlední řadě jsou navrženy sedací schody, které poskytují místo k odpočinku, relaxaci a dodávají městu lepší a modernější vzhled. Schody by byly vestavěny do svahu, navazovaly by na náplavku v části Rybárny.

6.3.8 Dostatečný mobiliář

Je také navrženo doplnění mobiliáře na Svatojiřském nábřeží v celé délce, na stávající cyklostezce a také v části Rybárny.

(viz přílohy 11-36)

ZÁVĚR

Bakalářská práce popisuje vztah řeky Moravy a města Uherského Hradiště. Vývoj řeky lépe znázorňují mapy v přílohách. Postupná regulace, probíhající ve větší míře začátkem minulého století, a následná zástavba částí toku, které regulací vznikly, nám dává pohled na město, jak ho známe dnes. Regulace toku řeky Moravy probíhaly v celé její délce, v bakalářské práci jsou však popsány jen části, které jsou spjaty s Uherským Hradištěm.

Přiblíženy jsou i vodní toky, které s řekou Moravou úzce souvisí, například řeka Olšava, Bečva nebo Baťův kanál.

Obsahem práce je rovněž výčet povodní na řece Moravě a Olšavě, které město Uherské Hradiště zasáhly. Podrobněji je popsán průběh povodně 1997.

Protože řeka Morava v současnosti tvoří hranici mezi Uherským Hradištěm a Starým Městem, jsou v práci uvedeny návrhy, které vhodně propojují centrum města s řekou Moravou. Návrh tvoří dva mosty přes řeku, jeden pro pěší a cyklodopravu, tím dojde ke spojení historického centra a městské části Rybárny, a druhý pro silniční dopravu, který má v budoucnu navazovat na obchvat a odlehčí tak dopravu ve městě. Město požaduje propojení centra s řekou, proto je navržena trasa lákající k volnočasovým aktivitám u řeky vedoucí z Mariánského náměstí přes Velehradskou třídu, která bude překonána přechodem pro chodce se signalizací nebo lávkou. Otevřením budov na levém břehu Moravy, což jsou areál TJ Sokol, Gymnázium Uherské Hradiště nebo budova Policie ČR, ať už vizuálně nebo fyzicky, se zvětší prostor kolem vodního toku. V návrhu je i sestup přímo k hladině řeky. Bude zřízena náplavka se sedacími schody na pravém břehu řeky Moravy v části Rybárny. Nad náplavkou bude ve volné ploše vysázen park a upraveno stávající dětské hřiště. Také bude v některých úsecích opravena stávající cyklostezka.

Cílem práce bylo přiblížit, jak se tok řeky vyvíjel k průběhu let, jak byla ovlivněna regulací toku zástavba města. Kromě toho ukazuje, jaké chyby byly v minulosti napáchány, když si lidé mysleli, že regulací řek zmírní nebo zabráni povodním.

Napřímení vodních toků a vyčištění koryt spíše vedlo k rychlejšímu postupu vody, a to mnohdy zapříčinilo naakumulování vody a zvětšení povodňové vlny. Navíc uzavření řek do kamenných koryt znemožnilo přímý kontakt člověka s vodou.

V současné době se ke vztahu člověka s řekou vracíme a uvědomujeme si důležitost vodních toků, ať už z funkčního nebo estetického hlediska. Navržená revitalizace nábřeží a propojení centra s vodou povede ke zvýšení atraktivity těchto míst i ke zvýšení aktivit u vodního toku.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Kniha

- [1] HOLL, Steven. *Paralaxa*. Přeložil Alena VŠETEČKOVÁ. Brno: ERA Group, 2003. ISBN 80-86517-68-3.
- [2] KONVIČKA, Miloš. *Město a povodeň: strategie rozvoje měst po povodních*. Brno: ERA, 2002. ISBN 80-86517-38-1.
- [3] HRŮZA, Jiří a Josef ZAJÍC. *Vývoj urbanismu*. 1.vyd. Praha: ČVUT, 1999, 191-373 s., [137 s.] příl. ISBN 80-01-01549-1.
- [4] HRŮZA, Jiří. *Vývoj urbanismu*. II. díl. Ilustroval Josef ZAJÍC. Praha: Vydavatelství ČVUT, 1999 dotisk. ISBN 80-01-01549-1.
- [5] KRATOCHVÍL, Petr. *Městský veřejný prostor*. Praha: Zlatý řez, 2015. ISBN 80-88033-00-4.
- [6] OKAMURA, Osamu a Pavel HORÁK. *Město pro každého: manuál urbanisty začátečníka*. Ilustroval David BÖHM, ilustroval Jiří FRANTA. V Praze: Labyrint, 2020. ISBN 80-86803-67-8.
- [7] KOLEKTIV AUTORŮ. *Vlastivědný profil města Uherské Hradiště*. Brno, 2016.
- [8] BIČAN, Jaroslav a Pavel ROCHOVANSKÝ. *Profil města: Charakteristika města Uherské Hradiště*. Uherské Hradiště.
- [9] ČOUPEK, Jiří a kol. *Uherské Hradiště královské město na řece Moravě*. Uherské Hradiště, 2007. ISBN 978-80-239-987-3.
- [10] JANČÁŘ, Josef, Aleš HOLÝ a Petr TITZ. *Královské město Uherské Hradiště. Obnova historického jádra 1990-2000*. 2002.
- [11] MATĚJÍČEK, Josef a Pavel ROTSCHEIN. *Povodí Moravy*. Brno, 2006.
- [12] ČOUPEK, Jiří. *Z dějin města: vodní toky a mlýny. Zpravodaj města Uherské Hradiště*. 2007, (3), 18-19.

- [13] JILÍK, Jiří. *Historie plavby a regulace Moravy. Moravské noviny*. 2001, **11**(72), 3.
- [14] HŘÍBEK, Josef. *Řeka Morava a Batův kanál – historie a současnost. Ostrožské listy*. 1999, (duben), 9.
- [15] CENEK, Pavel, Jana KUČEROVÁ, David VESELÝ, Ludmila KOVÁŘOVÁ, Čestmír DAŇHEL, Radim FRAJT a Martin MAREK. *Batův kanál: od myšlenky k nápadu*. Brno: Povodí Moravy, 2018. ISBN 978-80-907141-0-6.
- [16] MINĐAS, Jozef a David VESELÝ. *Krajina Batovho kanála*. Skalica, 2015. ISBN 978-80-89391-37-0.
- [17] KOLEKTIV ZAMĚSTANCŮ POVODÍ MORAVY, S.P., kolektiv zaměstnanců Povodí Moravy, s.p. *Povodí Moravy: 1966-2016*. Olomouc, 2016.
- [18] MATĚJČEK, Josef. *Povodeň v povodí Moravy v roce 1997*. Brno, 1998.
- [19] HOLÝ, Aleš. *Důvodová zpráva: Strategie rozvoje města po povodni*. Uherské Hradiště, 2003.
- [20] JILÍK, Jiří. *Jak šla velká voda Uherskohradištskem v roce 1997. Slováký deník*. 2010, **20**(117), 4. ISSN 1801-9803.
- [21] MĚSTO UHERSKÉ HRADIŠTĚ. *Revitalizace nábřeží řeky Moravy aneb Město a řeka*. Uherské Hradiště.

Elektronický dokument

- [22] ZÁKONY PRO LIDI. *Zákon č. 183/2006 Sb.*, [online]. [cit. 2021-05-11]. Dostupné z: [183/2006 Sb. Stavební zákon \(zakonyprolidi.cz\)](http://zakonyprolidi.cz/183/2006/Sb.Stavebni_zakon)
- [23] ZÁKONY PRO LIDI. *Zákon č. 128/2000 Sb.*, [online]. [cit. 2021-05-11]. Dostupné z: [128/2000 Sb. Zákon o obcích \(zakonyprolidi.cz\)](http://zakonyprolidi.cz/128/2000/Sb.Zakon_o_obcich)
- [24] ZÁKONY PRO LIDI. *Vyhláška č. 501/2006 Sb.*, [online]. [cit. 2021-05-11]. Dostupné z: [501/2006 Sb. Vyhláška o obecných požadavcích na využívání území \(zakonyprolidi.cz\)](http://zakonyprolidi.cz/501/2006/Sb.Vyhlaska_o_obecnych_pozadavcich_na_vyuzivani_uzemi)

[25] EBADATELNA ZLÍNSKÉHO KRAJE. *Barokní mapy ve sbírkách Slováckého muzea v Uherském Hradišti*, [online]. [cit. 2021-02-24]. Dostupné z: <https://ebadatelna.zlkraj.cz/exposition/4630>

[26] MORAVSKÉ KARPATY.CZ. *Regulace řeky Moravy*, [online]. [cit. 2021-02-20]. Dostupné z: [Regulace řeky Moravy | Moravské-Karpaty.cz \(moravske-karpaty.cz\)](https://moravske-karpaty.cz)

[27] MAPY CZ. *Mapy*, [online]. [cit. 2021-02-23]. Dostupné z: www.mapy.cz

[28] MĚSTO UHERSKÉ HRADIŠTĚ. *Seznam událostí*, [online]. [cit. 2021-02-20]. Dostupné z: https://encyklopedie.mesto-uh.cz/home-muh/?acc=seznam_udalosti&from=0&qc=&qy=

[29] ARCHIV ČUZK. *Archivní mapy Zeměměřického úřadu*, [online]. [cit. 2021-03-05]. Dostupné z: <https://archivnimapy.cuzk.cz>

[30] RKW ARCHITEKTUR. *Mendelssohnufer, Lipsko*, [online]. [cit. 2021-04-05]. Dostupné z: <https://rkw.plus/de/projekt/mendelssohnufer/#>

[31] WORD-ARCHITECTS.COM. *Astoc architects and planners*, [online]. [cit. 2021-04-11]. Dostupné z: <https://www.world-architects.com/en/astoc-architects-and-planners-koln/project/masterplan-hafencity>

[32] AKTUÁLNĚ.CZ. *Foto: Městské nábřeží jako ze žurnálu*, [online]. [cit. 2021-04-11]. Dostupné z: <https://magazin.aktualne.cz/bydleni/mezi-dvema-brehy/r~6ba41cd4ba1f11e7895f002590604f2e/r~8f3274c4d50f11e7ad1e0cc47ab5f122/>

[33] MĚSTO HRANICE. *Protipovodňová opatření – Kropáčova ulice*, [online]. [cit. 2021-04-05]. Dostupné z: <https://www.mesto-hranice.cz/clanky/protipovodnova-opatreni-kropacova-ulice>

[34] ATELIÉR KO&SA. *Projekty – veřejná prostranství*, [online]. [cit. 2021-04-05]. Dostupné z: http://www.ko-sa.cz/verejna_prostranstvi-Bojkovice.html#

[35] SLOVÁCKÝ DENÍK.CZ. *Bojkovice vytvoří v centru náměstí*, [online]. [cit. 2021-04-05]. Dostupné z: https://slovacky.denik.cz/zpravy_region/bojkovice-vytvori-v-centru-namesti20110128.html

[36] MÁ VLAST CESTAMI PROMĚN. *Bojkovice – Revitalizace centrální plochy – Tillichovo náměstí*, [online]. [cit. 2021-04-05]. Dostupné z: <http://www.aefcz.org/promeny-2016/401-bojkovice-namesti>

SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obrázek 1: Mapa katastrálních částí Uherského Hradiště, Kunovic a Starého Města .</i>	<i>22</i>
<i>Obrázek 2: Výřez mapy Markrabství moravského zobrazující tok od Napajedel po Nedakonice s Uherským Hradištěm uprostřed, Jan Kryštof Mullerem, 1708-1712.....</i>	<i>27</i>
<i>Obrázek 3: Mapa Jana Křoupala zobrazující tok Moravy od hradištské pevnosti po Nedakonice</i>	<i>28</i>
<i>Obrázek 4: Výřez mapy Uherského Hradiště a řeky Moravy před regulací (1824-1843)</i>	<i>30</i>
<i>Obrázek 5: Výřez mapy – Císařské povinné otisky map (1824-1843).....</i>	<i>35</i>
<i>Obrázek 6: Mapa Baťova kanálu</i>	<i>45</i>
<i>Obrázek 7, 8: Mendelssohnufer</i>	<i>58</i>
<i>Obrázek 9, 10: Realizace HafenCity v Hamburgu</i>	<i>59</i>
<i>Obrázek 11, 12: Realizace nábřeží v Lublani.....</i>	<i>60</i>
<i>Obrázek 13, 14: Vizualizace možné podoby nábřeží</i>	<i>61</i>
<i>Obrázek 15: Vizualizace možné podoby nábřeží.....</i>	<i>61</i>
<i>Obrázek 16, 17: Ukázka náměstí před rokem 2014.....</i>	<i>62</i>
<i>Obrázek 18, 19: Ukázka náměstí po roce 2014</i>	<i>62</i>
<i>Obrázek 20: Mapa vymezení území.....</i>	<i>63</i>
<i>Obrázek 21: Mapa vymezení území soutěže</i>	<i>64</i>
<i>Obrázek 22: Schéma nábřeží v Uherské Hradišti</i>	<i>65</i>

SEZNAM POUŽITÝCH POJMŮ

aglomerace – seskupení vzájemně blízkých sídel

biocentrum – biotop umožňující trvalou existenci přirozeného či pozměněného ekosystému

biokoridor – území neumožňující rozhodující části organismů trvalou dlouhodobou existenci, umožňuje jejich migraci mezi biocentry, vytváří tak propojenou soustavu z oddělených biocenter

eroze – proces degradace půdy způsobující omezení či úplnou ztrátu jejich produkčních schopností

infiltrace – vsakování vody do půdy

inundační území – území zaplavované vodou při povodních

jez – vodní dílo sloužící ke vzedmutí hladiny, spád se použije pro výrobu energie nebo slouží jako regulace vodního toku

kulminace vody – nejvyšší stav hladiny vody

lužní les – podmáčený les s vysokou hladinou podzemní vody a záplavovým cyklem

meandr – zákrut řeky způsobený boční erozí

mobiliář – vybavení města – odpadkové koše, lavičky v parku, pítka, stojany na kola atd.

nábřeží – zpevněný prostor podél řeky, výše nad úrovní běžné hladiny

nádrž – přírodní nebo uměle vybudovaný prostor k zachycování nebo akumulaci vody

náplavka – plocha podél řeky, nachází se o úroveň níže než nábreží tzn. těsně nad běžnou hladinou vody

odstavené rameno – rameno, které je odděleno od vodního toku, stává se z něho slepé rameno

ochranná hráz – uměle vytvořená překážka pro ochranu pozemků a staveb před zaplavením

pohyblivé jezy – přetékaná klapka, která se použije ve vodních tocích k regulaci hladiny a průtočného objemu

poldr – vodní dílo k protipovodňové ochraně

regulace toku – stavební úpravy vodního toku

retence – podržení, zadržení

revitalizace – obnovení a oživení

řečiště – říční koryto

sedimentace – usazování

suchý poldr – vodní dílo sloužící k protipovodňové ochraně, kde za běžných podmínek není voda akumulovaná

údolní niva – část údolí, která je pravidelně zaplavována, ovlivňována a formována povodněmi

SEZNAM UVEDENÝCH VODNÍCH TOKŮ, MOSTŮ A NÁMĚSTÍ

Zaniklé vodní toky

Morávka – zaniklé levé rameno řeky Moravy, stýkalo se s přítékajícím ramenem Olšavy

Rechla – zaniklá stoka, užívaná pro pohon mlýnů, důležitá z hygienických i požárních důvodů, oddělovala od sebe do konce 18. století dvě náměstí – dnešní Masarykovo a Mariánské

Vodní toky dnes

Stará Olšava, někdy Olšávka – levostranný přítok řeky Moravy, který se vlévá do Moravy a dělí od sebe Kunovice a Uherské Hradiště

Salaška – pravostranný přítok řeky Moravy, který se vlévá ve Starém Městě naproti Olšávky

Mosty

Moravní most – jediný silniční most vedoucí z Uherského Hradiště do Starého Města

Železniční most – jediný železniční most spojující Staré Město a Uherské Hradiště

Náměstí

Masarykovo náměstí – obydlené obyvateli z Kunovic, proto někdy označováno jako Kunovické; dříve známé jako Dolní náměstí; stával zde kostel sv. Jiří (zbořen), dříve zřejmě kaple sv Jiří.

Mariánské náměstí – obydlené obyvateli ze Starého Města, proto někdy označováno jako Staroměstské; dříve známé jako Horní náměstí

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1, 2: Práce na stavbě Baťova kanálu; úsek UH – Spytihněv, duben 1935

Příloha 3: Průkop kanálového koryta, 1936

Příloha 4, 5: Poválečné zničení mostů na plavebním kanálu

Příloha 6: Atmosferické srážky při povodni 1997 v ČR

Příloha 7: Řeka Morava ve Starém Městě – 10. 7. 1997

Příloha 8: Postup záplav a kulminace povodňové vlny v povodí řeky Moravy od 6. - 21. 7.

Příloha 9, 10: Řeka Morava v UH (9.7.) a situace záplavy Staré Město – Napajedla

Příloha 11, 12: Budova č. 123 s průchodem, pohled z Mariánského náměstí; pohled přes Velehradskou třídu na dům č. 123 s průchodem

Příloha 13, 14: Pohled od domu č. 123 do ulice U Brány, vlevo na fotografii budova Slováckého divadla; pohled do ulice U Brány přes Velehradskou třídu

Příloha 15, 16: Současný stav chodníku vedle budovy Slováckého divadla v ulici U Brány; napojení cyklostezky od ulice U Brány

Příloha 17, 18: Ohraničení za areálem TJ Sokol; ohraničení za budovou vedle komplexu Gymnázia Uherské Hradiště

Příloha 19, 20: Cyklostezka, v pozadí budova Slováckého divadla; budova Slováckého divadla, napojení na ulici U Brány

Příloha 21, 22: Budova Gymnázia Uherského Hradiště obestavěná zdí; cyklostezka, vpravo budova Policie ČR

Příloha 23, 24: Veslařský klub a jeho přístup k vodě; molo Veslařského klubu

Příloha 25, 26: Cyklostezka u mostu pro pěší; nájezd na cyklostezku z ulice Štefánikova

Příloha 27, 28: Nájezd na cyklostezku před železničním mostem; nájezd na cyklostezku mezi Gymnáziem a budovou Policie ČR

Příloha 29, 30: Sestup k vodě vpravo od Moravního mostu směrem do Starého Města; rozdělení cesty, cesta vlevo vede na Svatojiřské nábřeží, vpravo na náplavku s molem

Příloha 31, 32: Sestup k vodě u mostu pro pěší, konec náplavky; plocha pro vybudování mola, foceno z Moravního mostu, v pozadí Veslařský klub

Příloha 33, 34: Současné dětské hřiště v části Rybárny a volná plocha pro park

Příloha 35, 36: Plocha pro vybudování mola a napojení na sedací schody, v pozadí část Rybárny, foceno z Moravního mostu; přístup k vodě, nalevo fotografie kousek dětského hřiště

Příloha 37: Mapa vývoje koryt řek

Příloha 38: Aktuální mapa řeky Moravy a Uherského Hradiště a okolí

Příloha 39: Mapa postupného osidlování města

Příloha 40: Výřez mapy se známými veřejnými budovami

Příloha 41: Mapa časové etapizace povodně

Příloha 42: Mapa záplav stoleté vody, která pravděpodobně proběhla při povodni v roce 1997

Příloha 43: Mapa nevhodných staveb v inundačním území